# OPERATION & MAINTENANCE MANUAL

## 6 • 8 • 9.9
## 9.9 SAILPOWER



90-1789091D 890

# LISEZ CE MANUEL TRES ATTENTIVEMENT

**N'hésitez pas à contacter votre concessionnaire pour qu'il vous fasse la démonstration des manoeuvres de démarrage et de fonctionnement au cas où vous ne comprendriez pas certaines de ces instructions.**

**REMARQUE**

Vous constaterez la présence des expressions: **DANGER, AVERTISSEMENT et ATTENTION**, accompagnées du symbole international de **DANGER** ⚠ , tout au long de cette publication ainsi que sur votre moteur; elles sont utilisées pour attirer l'attention de l'installateur/l'utilisateur sur certaines instructions particulières concernant une manipulation ou un travail d'entretien spécifique et qui, faute d'exécution correcte et de précautions nécessaires, pourrait s'avérer dangereux. **RESPECTEZ-LES SCRUPULEUSEMENT.**

Il est évident que cette "signalisation" ne suffit pas à elle seule pour éliminer les dangers. Le seul moyen d'éviter les accidents est de se conformer strictement aux instructions spéciales et de faire appel au "bon sens".

⚠ DANGER

**DANGER - Risques IMMEDIATS de blessures graves ou de mort.**

⚠ AVERTISSEMENTS

**AVERTISSEMENTS - Risques ou pratiques hasardeuses qui POURRAIENT entraîner des blessures graves ou la mort.**

⚠ ATTENTION

**ATTENTION - Risques ou pratiques hasardeuses qui pourraient entraîner des blessures légères ou des dommages matériels.**

**IMPORTANT - Fournit des informations ou des instructions nécessaires à l'exécution correcte des manipulations ou de l'entretien.**

⚠ AVERTISSEMENT

**L'utilisateur (pilote) est responsable de la conduite correcte et prudente du bateau, de l'équipement du bord, ainsi que de la sécurité des passagers.** Nous lui conseillons vivement de lire ce manuel d'utilisation et d'entretien pour comprendre parfaitement toutes les instructions relatives au fonctionnement du moteur et de tous les accessoires avant d'utiliser le bateau.

⚠ AVERTISSEMENT

**Il convient d'examiner les avantages et les inconvénients que présente l'usage d'un CONTACTEUR D'ARRET DE SECURITE (du type à corde), avant de décider de l'utiliser.**

**AVANTAGES: Un CONTACTEUR D'ARRET DE SECURITE a pour but d'arrêter le moteur lorsque le pilote quitte sa position de commande, soit par chute accidentelle à l'intérieur du bateau, soit en étant éjecté hors du bateau.** Ceci peut se produire facilement dans certains types de bateaux, et en particulier dans les bateaux à bords surbaissés, les bateaux de compétition et les bateaux de pêche à manipulation délicate par barre franche. Des manoeuvres erronées peuvent également causer ces accidents: par exemple le fait d'être assis sur le dossier du siège ou debout aux vitesses de déjaugeage, ou de manoeuvrer à haute vitesse dans des eaux peu profondes ou infestées d'obstacles; la consommation d'alcool par le pilote et les manoeuvres risquées ou à haute vitesse.

**INCONVENIENTS: L'enclenchement par inadvertance du contacteur de sécurité pourrait engendrer des situations potentiellement dangereuses du type:**

- **Perte de l'équilibre et chute vers l'avant des passagers instables - problème particulier aux bateaux de type conduite avant.**
- **Perte de la puissance et du contrôle de la direction par fortes houles, courants violents ou grand vent.**
- **Perte de contrôle au moment de l'accostage.**

Etant donné qu'il nous est impossible de passer en revue TOUS les types de moteurs de bateaux et de mettre en garde tous les utilisateurs contre toutes les pratiques hasardeuses possibles, la décision finale d'opter pour ou contre un CONTACTEUR DE SECURITE vous incombe à vous seul.

Nous suggérons aux autres occupants de se mettre au courant des procédures correctes de démarrage et de fonctionnement pour qu'ils puissent faire fonctionner le moteur et le bateau en cas d'urgence.

**⚠ AVERTISSEMENT**

Un CABLE DE SECURITE suffisamment long pour permettre au hors-bord de se dégager du tableau arrière mais trop court pour assurer son arrêt automatique par submersion pourrait causer son rebondissement à l'intérieur du bateau et blesser ainsi les occupants.

- Un CABLE DE SECURITE efficace devrait avoir une résistance de travail d'approximativement cinq (5) fois le poids du moteur hors-bord.
- Le CABLE DE SECURITE devrait être suffisamment COURT et attaché de telle façon que le hors-bord ne peut pas se soulever et se dégager du tableau arrière

  OU

- Le CABLE DE SECURITE devrait être suffisamment LONG et attaché de telle façon que le hors-bord puisse se submerger derrière le bateau et s'arrêter automatiquement.

**⚠ AVERTISSEMENT**

Il est difficile pour un nageur ou une personne debout dans l'eau d'éviter un bateau à moteur qui arrive dans sa direction, même à vitesse réduite. C'est pourquoi il est vivement recommandé de passer au point mort et de couper le moteur lorsque le bateau se trouve à proximité de personnes dans l'eau.

UNE PERSONNE DANS L'EAU RISQUE D'ETRE GRAVEMENT BLESSEE SI ELLE EST HEURTEE PAR UN BATEAU EN MARCHE, QUE CE SOIT PAR LE CARTER D'ENGRENAGE, L'HELICE OU UN AUTRE DISPOSITIF SOLIDE BIEN ATTACHE AU BATEAU OU AU CARTER D'ENGRENAGE.

**⚠ AVERTISSEMENT**

Il est déconseillé d'utiliser avec votre moteur des accessoires qui ne sont pas fabriqués ou vendus par Mercury Marine. Si votre moteur est équipé d'accessoires qui ne sont pas fabriqués par Mercury Marine, lisez leurs manuels d'utilisation très attentivement avant de les employer. Si l'on ne vous a pas encore fournit un tel manuel, contactez votre concessionnaire ou le fabricant des accessoires pour obtenir ce qu'il vous faut.

**⚠ AVERTISSEMENT**

SOYEZ TRES PRUDENT lorsque vous transportez un réservoir de carburant, que ce soit dans le bateau ou en voiture. NE REMPLISSEZ JAMAIS un réservoir au maximum de sa capacité. Le carburant peut subir une expansion importante et engendrer une pression considérable dans le réservoir. Il y a dès lors un risque de fuites et un danger potentiel d'incendie.

# TABLE DES MATIERES

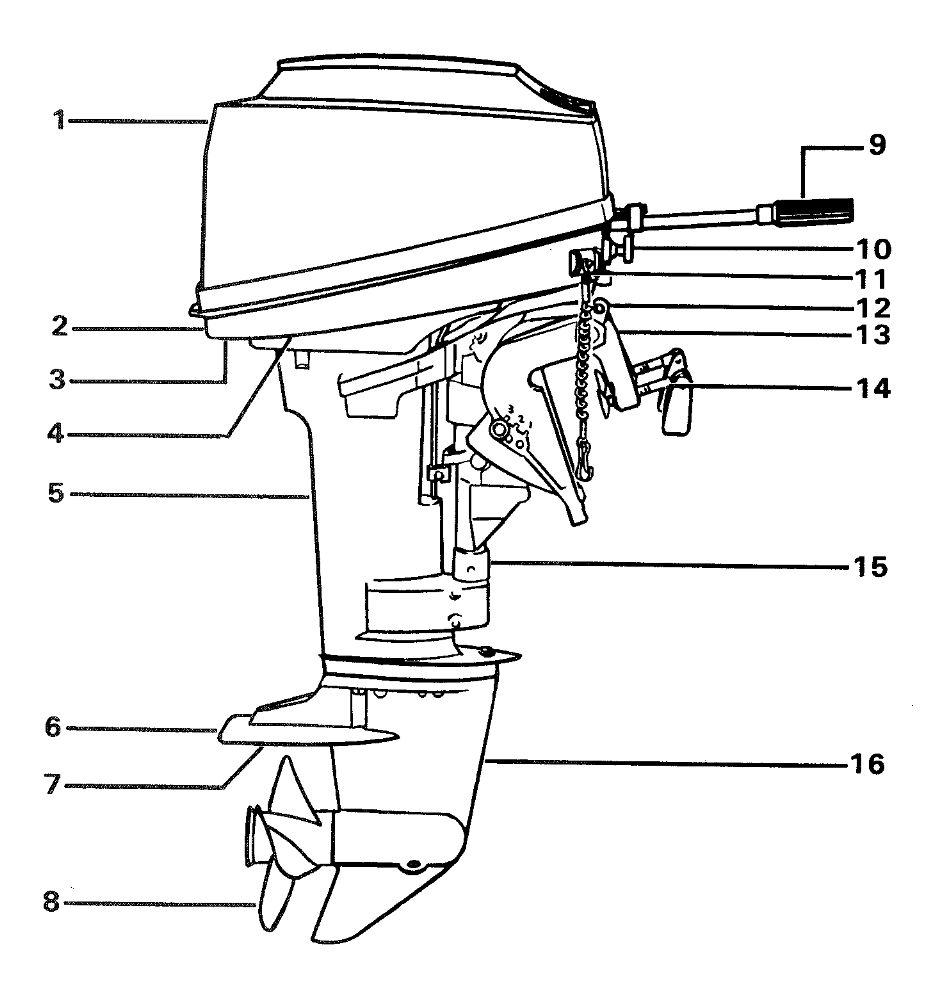


Les descriptions et spécifications contenues dans le présent guide sont celles en vigueur au moment de la mise sous presse. Mercury Marine, dont la politique vise à une constante amélioration de ses produits, se réserve le droit d'interrompre à tout moment la production de certains modèles, ou d'en modifier les caractéristiques et la conception sans préavis ni obligation d'aucune sorte.

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin U.S.A. Litho aux U.S.A.



**EMPLACEMENTS DES NUMEROS DE SERIE DU HORS-BORD**




Vue latérale (tribord)

1. Capot supérieur
2. Loquet du capot
3. Jet témoin
4. Capot inférieur
5. Carter de l'arbre moteur
6. Plaque anti-ventilation
7. Dérive
8. Hélice de propulsion
9. Barre franche
10. Bouton d'amorçage/ralenti rapide
11. Contacteur d'arrêt de sécurité
12. Clip de sécurité
13. Bride d'étrier de fixation (2)
14. Vis de serrage (2)
15. Bride d'étrier pivotante
16. Carter d'embase

# SPECIFICATIONS

| | 9,9 | 8 | 6 |
|---|---|---|---|
| Puissance en chevaux | 9,9 | 8 | 6 |
| Kilowatts sur arbre porte-hélice[1] | 7,4 | 5,9 | 4,5 |
| Gamme de vitesses de rotation à plein gaz (trs/min) | 5000-6000 | 4500-5500 | 4000-5000 |
| Ralenti<br>Moteurs avec vis de ralenti rapide<br>Moteurs sans vis de ralenti rapide | 700 - 750 trs/min (en prise)<br>600 - 700 trs/min (en prise) | | |
| Cylindrée | 209 cc | | |
| Alésage | 54 mm | | |
| Course | 45,7 mm | | |
| Bougies d'allumage recommandées | Champion L82YC | | |
| Ecartement des bougies | 1 mm | | |
| Avance à l'allumage | 36° BTDC à plein gaz | | |
| Carburant recommandé | Essence normale pour automobile à plomb ou exempte de plomb | | |
| Huile recommandée | Huile pour hors-bords Quicksilver 2-temps | | |
| Rapport essence/huile | 50:1 (y compris le rodage) | | |
| Capacité du réservoir d'essence:<br>- gallons U.S.<br>- gallons impériaux<br>- litres | 6<br>5<br>22,7 | 3<br>2,5<br>11,4 | |
| Puissance de la batterie<br>Modèles à démarrage électrique | capacité de réserve minimale de 35 minutes, démarrage à froid avec intensité minimale de 180 ampères | | |
| Hélice de propulsion standard | aluminium à 3 pales *(23 cm dia. x 23 cm pas d'hélice) | aluminium à 3 pales *(23,6 cm dia. x 18 cm pas d'hélice) | |
| Rapport d'engrenage | 2,08:1 | | |
| Hauteur sur le tableau arrière | Arbre court = 38 cm<br>Arbre long = 51 cm | | |

[1] Mesuré sur l'arbre porte-hélice conformément à ICOMIA 28.

*Une hélice de 24,75 cm dia. x 16,50 cm pas d'hélice est fournie avec le modèle 9.9 SAILPOWER

**IMPORTANT: Les éléments de fixation (vis et écrous) utilisés dans la fabrication de votre moteur hors-bord sont en mesure METRIQUES. (Quelques exceptions: l'écrou de l'arbre porte-hélice, celui du volant moteur et les bougies, qui sont de 13/16 pouce et les écrous du tube d'inclinaison, qui sont de 1-1/4 pouces).**

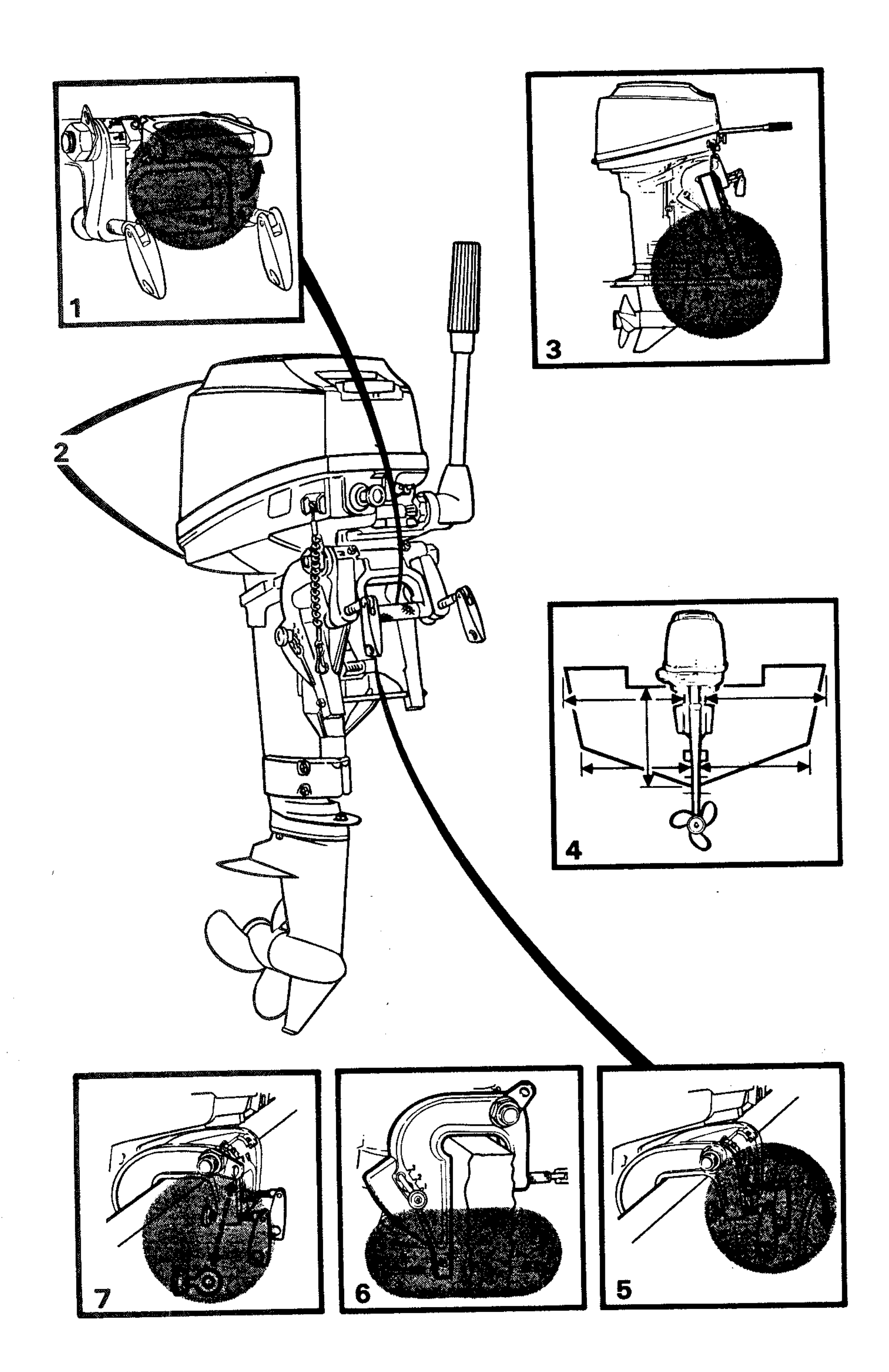
## OUTIL MULTIPLE

Un outil multiple vous est fourni avec le moteur hors-bord (vous le trouverez avec les "documents du propriétaire").

Cet outil pratique est constitué d'une douille à 6 pans de 21 mm (qui s'adapte aux bougies d'allumage et à l'écrou de l'hélice) et d'une douille à 6 pans de 10 mm (qui s'adapte aux éléments de fixation de 10 mm, tels que les boulons de montage du démarreur automatique). La poignée de l'outil contient une lame de tournevis à pointe standard (en biseau).

## CORDE DE RECHANGE DU DEMARREUR

Une corde de rechange du démarreur vous est également fournie avec le moteur (elle se trouve aussi avec les "documents du propriétaire"). Cette corde peut faire office de pièce de rechange pour le mécanisme du démarreur à rembobinage automatique ou de corde du démarreur d'urgence, au cas où le démarreur automatique ne fonctionnerait plus.




# INSTALLATION DU MOTEUR

**⚠ AVERTISSEMENT**

**NE PAS DEPASSER LA PUISSANCE DU MOTEUR - La plupart des bateaux sont classés et certifiés d'après leur puissance maximale en chevaux. Référez-vous à la Plaque de certification pour connaître cette limite supérieure. Dans le doute, renseignez-vous auprès de votre concessionnaire.**

## POIGNEE DE LEVAGE

**IMPORTANT: Le moteur DOIT se trouver au POINT MORT (ce qui bloque les crochets de marche arrière sur la tige de verrouillage d'inclinaison) avant de le soulever ou de le porter à l'aide de la poignée de levage.**

**1** La poignée de levage se trouve à l'avant du moteur entre les brides d'étrier de fixation.

**2** Des renforcements pour placer les doigts se trouvent dans la partie arrière supérieure et le long des deux côtés du capot.

## HAUTEUR SUR LE TABLEAU ARRIERE

**3** Il est important de régler la hauteur du tableau arrière correctement pour atteindre des performances optimales. La plaque anti-ventilation du carter d'engrenage doit être parallèle au fond du bateau et au moins 25 mm plus bas que ce dernier.

## FIXATION DU MOTEUR SUR LE TABLEAU ARRIERE

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Avant d'être mis en marche, le moteur DOIT ETRE SOLIDEMENT FIXE sur le tableau arrière à l'aide des deux boulons et des vis de serrages (fournis) bien fixés, comme indiqué sur le schéma. L'installation doit être étanche et il faut vérifier de temps en temps que les vis de serrage ainsi que les boulons de montage sont bien fixés sur le tableau arrière. Si le moteur n'est pas bien fixé au tableau arrière au moyen des boulons et des vis de serrage, des dégâts peuvent être occasionnés au bateau, à savoir la perte du moteur et même éventuellement des risques de blessures pour les occupants du bateau.**

### Centrage du moteur

**4** Centrer le moteur sur le tableau arrière.

### Fixation du moteur

**5** Bien resserrer les vis de l'étrier.

**6** Forer à travers le tableau arrière et fixer les brides d'étrier du moteur au tableau arrière à l'aide des boulons, des écrous et des rondelles fournis d'origine.

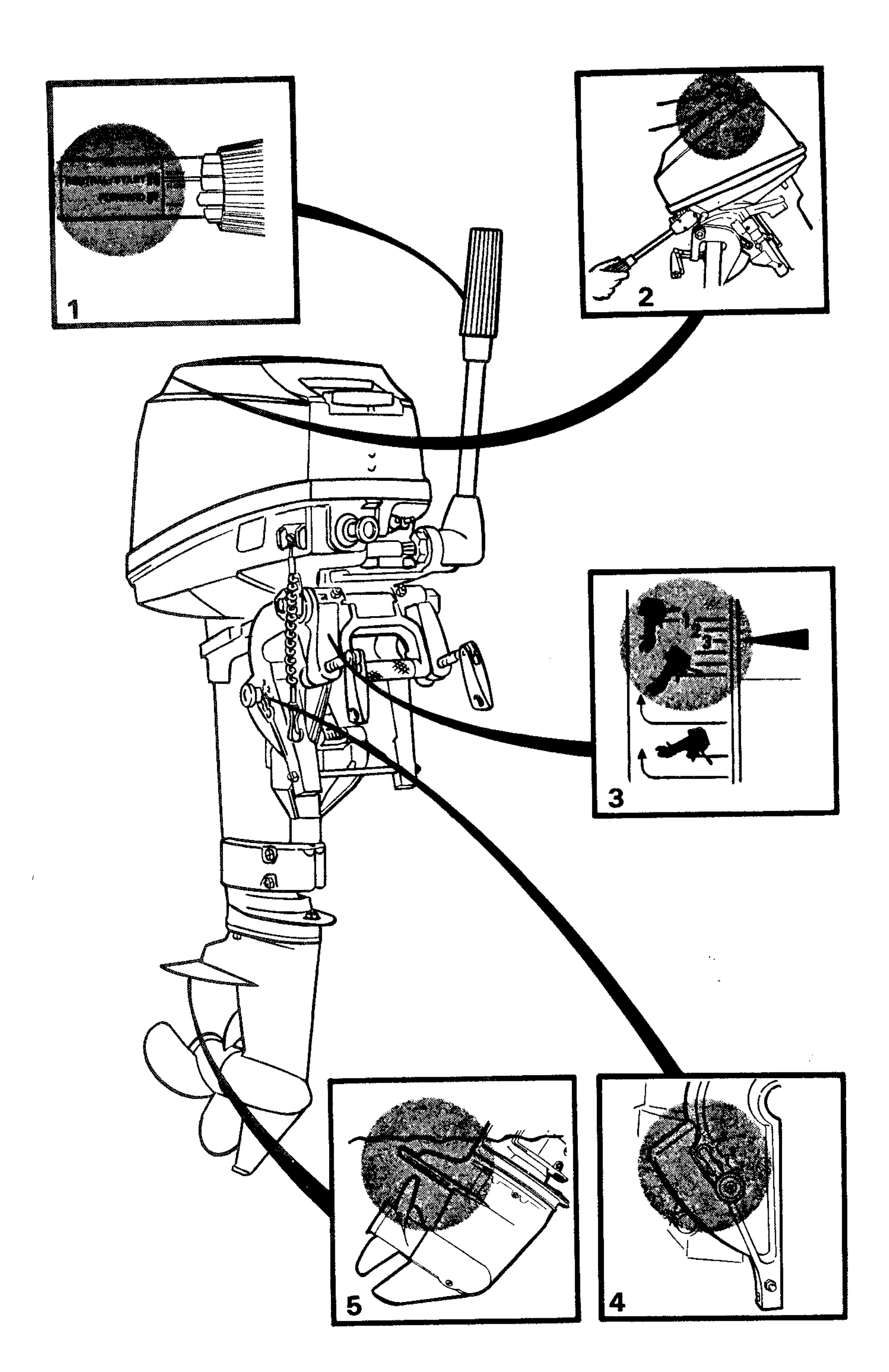
**7** Lisez les remarques concernant le câble de sécurité en page 2.

**IMPORTANT: Vérifier régulièrement que les vis de serrage et les boulons de montage du tableau arrière assurent bien le moteur sur le tableau arrière.**

## INCLINAISON DU MOTEUR

**IMPORTANT: Pour pouvoir incliner manuellement le moteur, celui-ci DOIT être en MARCHE AVANT. Pour incliner le moteur, saisir la partie arrière supérieure du capot et incliner le moteur vers l'avant.**

L'angle d'inclinaison d'un moteur hors-bord est une mesure de la distance entre son embase et le tableau arrière. L'angle d'inclinaison de l'embase a un effet direct sur l'angle de déjaugeage influe sur les performances et les manoeuvres du bateau.




# INSTALLATION DU MOTEUR

## (Suite)

**Relevage automatique**

Votre moteur est équipé d'un système de relevage automatique qui assure le réglage rapide et aisé de l'angle de relevage. Il est conseillé à l'utilisateur de se familiariser parfaitement avec le fonctionnement du relevage automatique avant d'employer le moteur. Ce système offre:

- Trois positions d'inclinaison pré-sélectionnées;
- Trois positions de navigation en eaux peu profondes;
- Une position de haut relevage.

**IMPORTANT: Le moteur doit être en marche AVANT lorsqu'on modifie l'inclinaison.**

**Fonctionnement de base**

**1** Placer le moteur en marche AVANT.

**2** Saisir l'arrière du capot supérieur et tirer vers l'avant.

**3** Le repère sur la bride d'étrier de fixation droite (tribord) indique les différents angles d'inclinaison et deux positions RELACHE ET RETOUR. La flèche indique la position courante du moteur.

**Réglage de l'angle d'inclinaison**

**4** Les trois premières positions d'inclinaison représentent les ANGLES D'INCLINAISON PRE-SELECTIONNES. Elles sont numérotées à côté du bouton de réglage. Placez le bouton de réglage à l'angle d'inclinaison de votre choix et l'ANGLE D'INCLINAISON PRE-SELECTIONNE auquel le moteur reviendra chaque fois qu'il sera relevé manuellement de la position RELACHE ET RETOUR sera ainsi sélectionné.

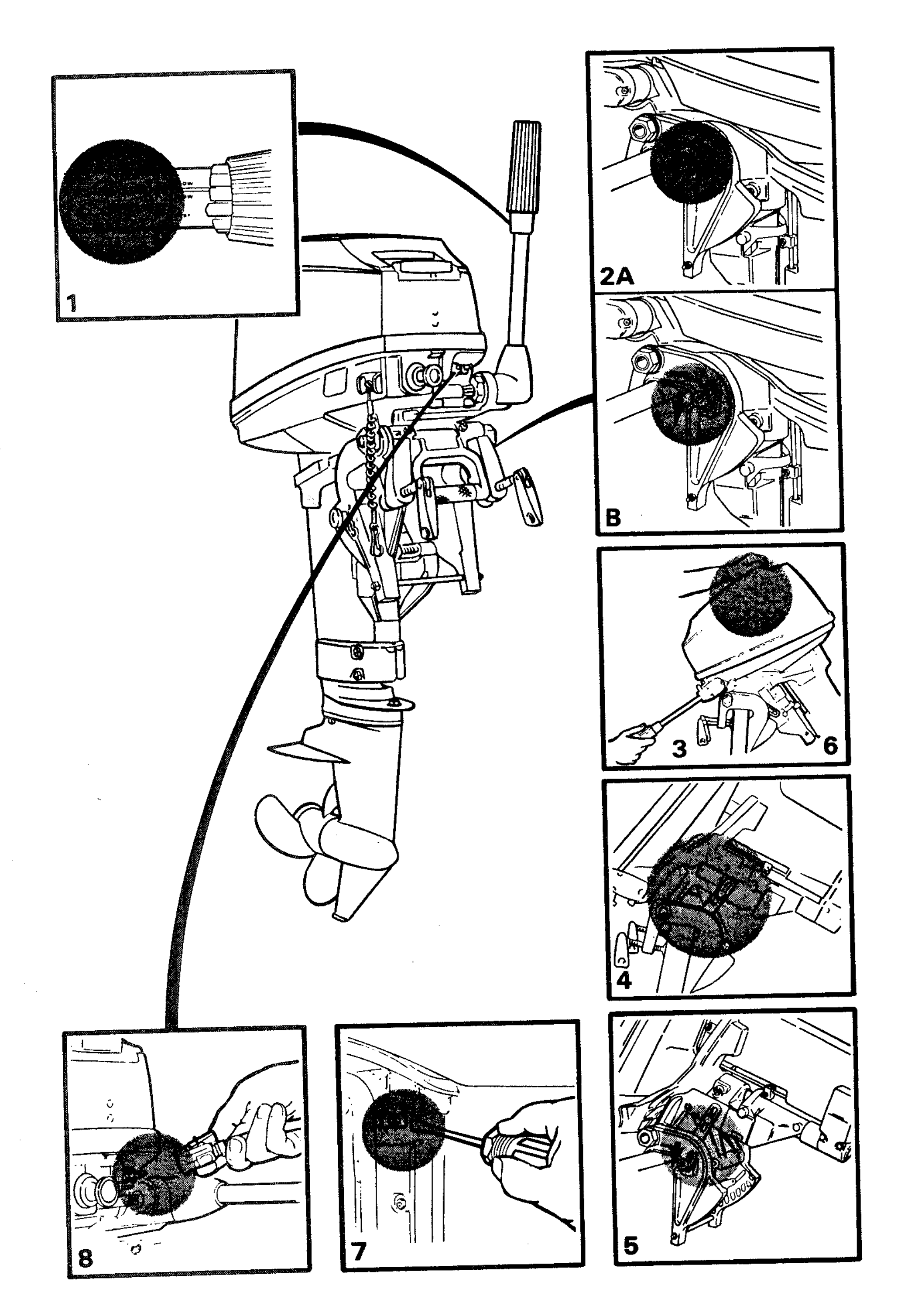
**Fonctionnement en eau peu profonde**

**5** Pour plus de commodité, le moteur peut être relevé davantage manuellement lorsqu'il tourne en marche AVANT à vitesse réduite. Basculer le moteur vers vous, il cliquètera à chaque position. Pour revenir à l'ANGLE PRE-SELECTIONNE, continuer de relever le moteur jusqu'à la première position RELACHE ET RETOUR. Il pourra alors être rabaissé à l'ANGLE PRE-SELECTIONNE.

**⚠ ATTENTION**

**Si le moteur est utilisé dans les trois positions de relevage supérieures:**

- **NE PAS faire tourner le moteur au-dessus du ralenti rapide (1500 trs/min).**
- **S'ASSURER que l'arrière de la plaque anti-ventilation reste submergée, pour que la prise d'eau de refroidissement soit sous l'eau.**
- **NE PAS se déplacer vers l'avant du bateau quand le moteur tourne (même au point mort). Ce déplacement peut exposer la prise d'eau de refroidissement et le moteur pourrait surchauffer et donc être endommagé.**




# INSTALLATION DU MOTEUR

## (Suite)

### INCLINAISON MAXIMUM VERS LE HAUT

Ce hors-bord peut être bloqué en position de relevage maximum en procédant comme suit:

**⚠ ATTENTION**

**NE JAMAIS faire tourner le moteur en position de relevage maximum. En effet, l'orifice de prise d'eau de l'embase se trouverait hors de l'eau, ce qui risque d'endommager gravement la pompe à eau et/ou le moteur.**

**⚠ ATTENTION**

**Lorsque le hors-bord est relevé au maximum, par exemple pour son remorquage ou celui du bateau (voir REMORQUAGE DU BATEAU/HORS-BORD), ou lors de manoeuvres à haute vitesse et/ou dans des eaux houleuses dans le cas d'un bateau équipé d'un groupe de propulsion principal plus important, le levier de blocage de l'inclinaison DOIT se trouver en position VERROUILLEE ("LOCK"). Si ce n'est pas le cas, le hors-bord pourrait rebondir et quitter la position de relevage maximum, ce qui l'endommagerait.**

**Pour placer le hors-bord en position de relevage maximum:**

**1** Passer en MARCHE EN AVANT.

**2** Placer le levier de blocage de l'inclinaison dans la position souhaitée.

**A** **LOCK** - Verrouille le hors-bord en position de relevage maximum.

**B** **UNLOCK** - Maintient le hors-bord en position de relevage maximum jusqu'à ce qu'il soit tiré vers le haut, en position de relâche et retour, ce qui dégage le mécanisme de basculement et lui permettra d'être rabaissé à la position pré-sélectionnée.

**3** Saisir les renforcements pour placer les doigts sur la partie arrière du capot supérieur et soulever (incliner) le hors-bord aussi loin que possible vers le haut.

**4** Le mécanisme à ressort de l'inclinaison va immédiatement s'engager et maintenir le hors-bord en position de relevage maximum.

**Pour relâcher le hors-bord de la position de relevage maximum:**

**5** Mettre le levier de blocage de l'inclinaison en position UNLOCK.

**6** Incliner le hors-bord vers l'avant aussi loin que possible. Ceci dégage le mécanisme à ressort de l'inclinaison et permet de rabaisser manuellement le hors-bord à la position pré-sélectionnée.

### REGLAGE DU CO-PILOTE

**7** Un réglage correct du co-pilote maintiendra le moteur sur un cap fixe (au cours des manoeuvres NORMALES) tout en facilitant le contrôle de la direction manuelle.

Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître la friction ou dans le sens opposé pour la diminuer.

### BATTERIE ET ACCESSOIRES ELECTRIQUES

Les modèles à démarrage manuel sont équipés d'un alternateur de 60 watts.

**⚠ ATTENTION**

**Connecter le câble rouge de batterie à la borne positive (+) de la batterie, et le câble noir de batterie à la borne négative (-) de la batterie. Respectez la polarité lors de la connexion des câbles à la batterie, sous peine d'endommager gravement les organes du circuit de charge.**

**IMPORTANT: La batterie doit être fixée dans le bateau à un endroit sûr.**

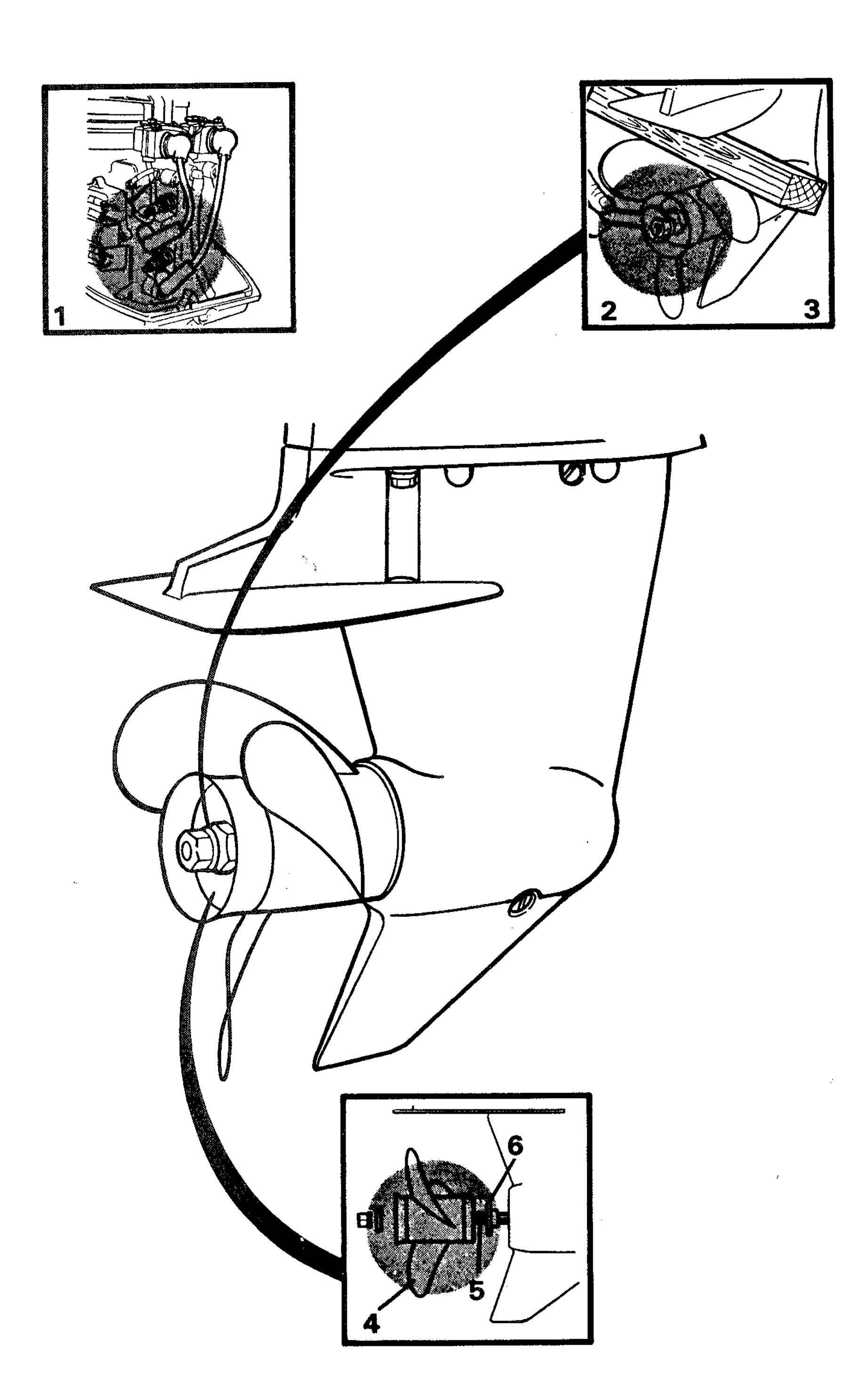
Tous les accessoires tels que les sonneries d'alarme, les feux, etc..., doivent être protégés par des fusibles connectés directement aux bornes de la batterie.

### MONTAGE DU RESERVOIR ET RACCORDEMENT DES CONDUITES DE CARBURANT

Fixer le réservoir de carburant en un endroit adéquat du bateau.

Placer les flexibles de manière qu'ils ne soient ni tordus ni pincés, ni soumis à une traction excessive.

**8** Connecter la conduite de carburant au hors-bord. S'assurer que le clip du connecteur de la conduite s'engage sur la saillie correspondante du connecteur sur le hors-bord.




# HELICES DE PROPULSION

### CHOIX DE L'HELICE

L'hélice qui accompagne le moteur assure en général une performance optimale dans des conditions de fonctionnement moyennes.

Il est possible de vous procurer d'autres hélices si cela s'avère nécessaire pour des cas de navigation plus spécifiques. Demandez conseil à votre concessionnaire agréé.

### DEPOSE DE L'HELICE

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Avant d'entreprendre la dépose ou l'installation d'une hélice, déconnecter les câbles des bougies d'allumage pour éviter tout démarrage accidentel du moteur.**

**1** Retirer le capot supérieur (voir DEPOSE ET INSTALLATION DU CAPOT) et déconnecter les câbles des bougies.

**2** Placer un bloc de bois entre une pale de l'hélice et la plaque anti-ventilation, de manière à empêcher la rotation de l'hélice.

**3** Tourner l'écrou de l'arbre porte-hélice dans le sens contraire des aiguilles d'une montre afin de le retirer (utiliser une clé de 15 mm).

Enlever l'écrou de l'hélice et le moyeu de l'arbre porte-hélice.

**4** Oter l'hélice et le moyeu de butée en les faisant glisser le long de l'arbre porte-hélice.

### REPARATION DE L'HELICE

Il est parfois possible de réparer des hélices endommagées. Consultez votre concessionnaire agréé.

### INSTALLATION DE L'HELICE

**IMPORTANT: Vérifier périodiquement le serrage de l'écrou d'hélice durant la saison de navigation.**

**5** Enduire copieusement l'arbre porte-hélice de l'un des lubrifiants Quicksilver suivants: Spécial Lubricant 101 ou 2-4-C Marine Lubricant.

**IMPORTANT: La rondelle en cuvette attachée au moyeu de butée évite que le moyeu ne soit installé à l'envers. La rondelle en cuvette DOIT RESTER EN POSITION.**

**6** Faire glisser le moyeu de butée sur l'arbre porte-hélice tout en s'assurant que l'épaule du moyeu de butée est dirigée vers le carter d'engrenage.

Glisser l'hélice sur son arbre et installer le moyeu et l'écrou de l'arbre porte-hélice.

Placer un bloc de bois entre une pale de l'hélice et la plaque anti-ventilation pour empêcher la rotation de l'hélice.

Visser l'écrou d'hélice dans le sens des aiguilles d'une montre. A l'aide d'une clé de 15 mm, SERRER SOIGNEUSEMENT L'ECROU.

Reconnecter les câbles des bougies d'allumage et remettre le capot.

# INFLUENCE DES CONDITIONS SUR LES MANOEUVRES

### REPARTITION DES CHARGES

La répartition des charges (passagers et matériel) à l'intérieur du bateau peut avoir les répercussions suivantes:

A. Déplacement du poids vers l'arrière (poupe).
- Accroît généralement la vitesse et le régime du moteur.
- Peut, dans des cas extrêmes, provoquer un tangage du bateau.
- Provoque des rebonds de la proue sur des eaux agitées.
- Augmente le risque d'envahissement du bateau par la vague de sillage au terme du déjaugeage.

B. Déplacement du poids vers l'avant (proue).
- Facilite la sortie de déjaugeage.
- Facilite la navigation en eaux houleuses.
- Dans les cas extrêmes, peut inciter le bateau à virer et à piquer du nez (instabilité directionnelle).

### QUILLE DU BATEAU

Pour pouvoir maintenir une vitesse maximale, la quille du bateau doit répondre aux conditions suivantes:

A. Elle doit être propre et exempte de bernacles ou d'algues.

B. Elle doit être exempte de toute déformation et quasiment plane là où elle est en contact avec l'eau.

C. Elle doit être rectiligne et lisse dans le sens de la longueur (de l'avant à l'arrière).

# CARBURANTS RECOMMANDES

Le présent modèle de hors-bord peut utiliser n'importe quelle essence à plomb ou exempte de plomb qui peut faire marcher une automobile d'une manière satisfaisante.

Néanmoins, les carburants contenant de l'alcool, qu'il s'agisse d'alcool méthylique (méthanol) ou d'alcool éthylique (éthanol), peuvent intensifier les phénomènes suivants:

- Corrosion des parties métalliques.
- Détérioration des pièces en plastique et en élastomère.
- Fuites de carburant au travers des flexibles.
- Usure et endommagement des organes internes du moteur.
- Difficultés de démarrage et problèmes de fonctionnement.

Certains de ces effets défavorables sont dus à la tendance que manifestent les carburants contenant de l'alcool à absorber l'humidité de l'air, provoquant ainsi la formation d'une phase eau/alcool qui se sépare de la phase carburant au sein du réservoir.

Les effets nuisibles de l'alcool s'avèrent nettement plus intenses dans le cas de l'alcool méthylique (méthanol) et augmentent avec la teneur de ce dernier dans le carburant.

**⚠ AVERTISSEMENT**

**DANGER D'EXPLOSION ET D'INCENDIE: des fuites de carburant survenant en un point quelconque du circuit peuvent constituer un danger d'explosion et d'incendie susceptibles de provoquer des blessures graves et même la mort. Il est indispensable de procéder régulièrement à une inspection complète du circuit de carburant, particulièrement après l'hivernage. Tous les éléments du circuit, y compris les réservoirs, qu'ils soient en plastique, en métal ou en fibre de verre, les conduites de carburant, les poires d'amorçage, les raccords et les filtres à carburant seront soigneusement examinés en vue d'y déceler tout signe de fuite, de ramollissement, de durcissement, de déformation ou de corrosion. Tout symptôme de fuite ou de détérioration indique la nécessité absolue de remplacer l'élément concerné avant de remettre le moteur en service.**

**A cause des effets potentiellement nuisibles de l'alcool contenu dans certains carburants, il est recommandé autant que possible d'utiliser exclusivement de l'essence exempte d'alcool. S'il est impossible de s'en procurer, ou si l'on ne dispose d'aucun renseignement sur l'éventuelle présence d'alcool, il y aura lieu d'augmenter la fréquence des inspections de contrôle.**

# CARBURANTS RECOMMANDES
## (Suite)

**⚠ AVERTISSEMENT**

**SOYEZ TRES PRUDENT lorsque vous transportez un réservoir de carburant, que ce soit dans le bateau ou en voiture. NE REMPLISSEZ JAMAIS un réservoir au maximum de sa capacité. Le carburant peut subir une expansion importante et engendrer une pression considérable dans le réservoir. Il y a dès lors un risque de fuites et un danger potentiel d'incendie.**

### HUILES RECOMMANDEES

**⚠ ATTENTION**

**L'utilisation d'autres carburants que ceux recommandés, ou d'une huile autre que l'huile pour hors-bords Quicksilver 2-temps ou une huile similaire BIA TC-W II™, peut provoquer le rayage des pistons et/ou l'endommagement du palier. NE JAMAIS UTILISER, en aucune circonstance, d'huiles automobiles multigrades ou autres huiles fortement détergentes, ni d'huiles contenant des additifs métalliques.**

Mélanger l'essence recommandée avec l'huile Quicksilver 2-temps suivant les proportions dans le tableau ci-dessous. Dans un cas d'urgence, s'il est impossible de se procurer de l'huile Quicksilver, on pourra la remplacer par une huile 2-temps de bonne qualité, conçue pour moteurs hors-bords et conforme aux spécifications BIA TC-W II™, celles-ci devant figurer sur le bidon. On adoptera les proportions essence huile recommandées par le fabricant d'huile, comme indiqué sur l'étiquette (NE PAS DEPASSER LA PROPORTION DE 50:1)

### INSTRUCTIONS POUR LE MELANGE

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Suivez les règles conçues pour éviter le feu, surtout NE PAS FUMER. Mélangez le carburant en plein air ou dans des endroits bien aérés.**

**IMPORTANT: Il faut toujours employer du carburant frais. L'essence qui est restée trop longtemps en réserve forme des dépôts de gomme et de vernis qui engendrent des problèmes.**

Mélanger l'essence et l'huile dans le réservoir à l'écart. Verser une petite quantité d'essence et d'huile en portions égales. Mélanger complètement et ajouter ce qui reste de l'huile et de l'essence. Mélanger encore une fois. Veiller à ce que le carburant reste propre et mélanger chaque lot de carburant de la même façon.

**IMPORTANT: Employer les proportions recommandées d'huile 2-temps. Trop ou trop peu peut engendrer des problèmes de performance ainsi qu'occasionner au moteur des dégâts sérieux.**

### PROCEDURE DE RODAGE

**⚠ ATTENTION**

**Suivez la procédure de rodage scrupuleusement.**

A. Mélanger l'essence et l'huile suivant une proportion normale de 50:1.

B. Faire tourner le nouveau moteur à différents réglages des gaz pendant la première heure (une heure).

**IMPORTANT: Eviter le fonctionnement à plein gaz et un ralenti prolongé pendant la première heure.**

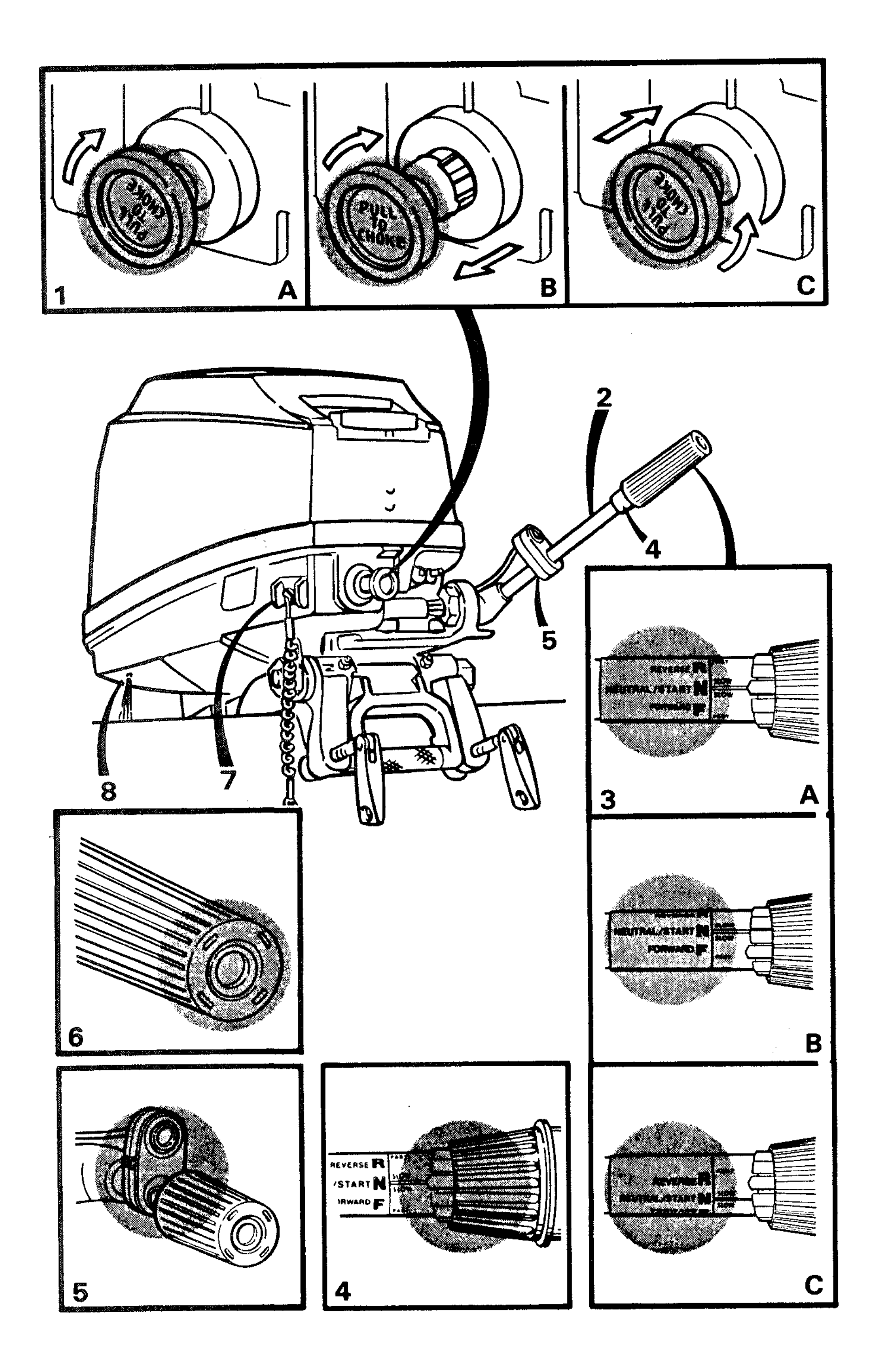
C. Après la première heure (une heure) de fonctionnement, le moteur est prêt à fonctionner normalement et peut tourner à n'importe quelle vitesse.

**⚠ ATTENTION**

**NE PAS DEPASSER la gamme de vitesses de rotation. Voir SPECIFICATIONS pour la gamme des tours/minute.**

**MELANGE NORMAL 50:1**

| Type d'huile | Mesure U.S. | Mesures impériales | Mesures métriques |
|---|---|---|---|
| Huile pour hors-bords Quicksilver 2-temps | 16 onces U.S. pour 6 gallons d'essence | 15 onces imp. pour 5 gallons imp. d'essence | 400 cc pour 20 litres d'essence |
| Autres huiles BIA TC-W II™ acceptables | Utiliser selon les directives du fabricant NE PAS DEPASSER LA PROPORTION DE 50:1 | | |




# COMMANDES DU MOTEUR

**1 BOUTON DE COMMANDE D'AMORÇAGE/RALENTI RAPIDE**

**A** TOURNER LE BOUTON - dans le sens des aiguilles d'une montre (à fond) en lançant le moteur ou pour augmenter le régime au ralenti rapide.

**B** SORTIR LE BOUTON COMPLETEMENT- après l'avoir tourné à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, pour injecter du carburant dans le distributeur pour le un démarrage rapide et facile quand le moteur est froid.

**C** RENTRER LE BOUTON COMPLETEMENT- après avoir lancé le moteur. Tourner le bouton dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, pendant que le moteur se réchauffe, pour revenir à la position de fonctionnement normale.

**2 BARRE FRANCHE** - offre le moyen de diriger le bateau, de changer de vitesse et de contrôler la vitesse du moteur dans le cas des moteur actionnés manuellement.

**3 POSITION DES VITESSES**

**A** POINT MORT (NEUTRAL) - s'obtient par une détente dans la poignée. Le repère N s'aligne avec la flèche sur la poignée.

**B** MARCHE AVANT (FORWARD) - faire pivoter la poignée dans le sens contraire des aiguille d'une montre. Le repère F indique la marche avant.

**C** MARCHE ARRIERE (REVERSE) - faire pivoter la poignée dans le sens des aiguilles d'une montre. Le repère R indique la marche arrière.

**4 BOUTON DE REGLAGE DE FRICTION** - règle la friction de la poignée pour maintenir la vitesse désirée. Tourner le bouton dans n'importe quelle direction pour augmenter la friction.

**5 BOUTON DE DEMARRAGE ELECTRIQUE MONTE SUR LA POIGNEE DE LA BARRE FRANCHE** - utilisé pour faire démarrer le moteur.

**6 BOUTON D'ARRET** - utilisé pour couper le moteur

**7 CONTACTEUR D'ARRET DE SECURITE** - Se référer à la page 2 pour explication. Le coupe-circuit d'urgence doit être attaché au pilote quand il est utilisé avec le contacteur d'arrêt de sécurité. Au cas où le pilote serait dans l'incapacité d'atteindre la barre franche, le coupe-circuit d'urgence coupera automatiquement le moteur.

**8 FONCTIONNEMENT DE LA POMPE A EAU (sans thermostat)**

Le fonctionnement normal de la pompe à eau est indiqué par un jet témoin d'eau émis par un petit trou à l'arrière du capot (tribord) pendant que le moteur est en marche. Il reste constant pour la durée de fonctionnement du moteur.

**Fonctionnement de la pompe à eau (avec thermostat)**

**IMPORTANT: Dans les modèles équipés d'un thermostat (ACCESSOIRE EN OPTION) sur le circuit de refroidissement du moteur, il se peut qu'un jet témoin ne soit visible que lorsque le moteur atteint sa température de fonctionnement normale et que le thermostat s'ouvre (ce qui met de 5 à 45 secondes selon le régime et de température de l'eau). Il se peut que le jet témoin devienne intermittent pendant que le moteur est en marche lorsque le thermostat s'ouvre et se ferme.**

Le fait de faire marcher le moteur avec une pompe à eau défectueuse ou un circuit de refroidissement obstrué causera la surchauffe du moteur et des dégâts majeurs. Confier le moteur à un réparateur agréé.

**REMARQUE: Si votre hors-bord doit fonctionner la plupart du temps dans de l'eau froide (température normalement inférieure à 10 °C) et/ou dans des endroits où des variations de 17 °C d'un jour à l'autre sont fréquentes, nous vous recommandons d'installer un thermostat (ACCESSOIRE EN OPTION) sur le circuit de refroidissement du moteur.**

**Un circuit de refroidissement contrôlé par thermostat maintient le moteur à une température de fonctionnement constante et plus élevée, fournissant ainsi une performance plus régulière du moteur, surtout pour les faibles vitesses. Contacter un réparateur agréé pour cet accessoire.**

# FONCTIONNEMENT

## MODELES A BARRE FRANCHE

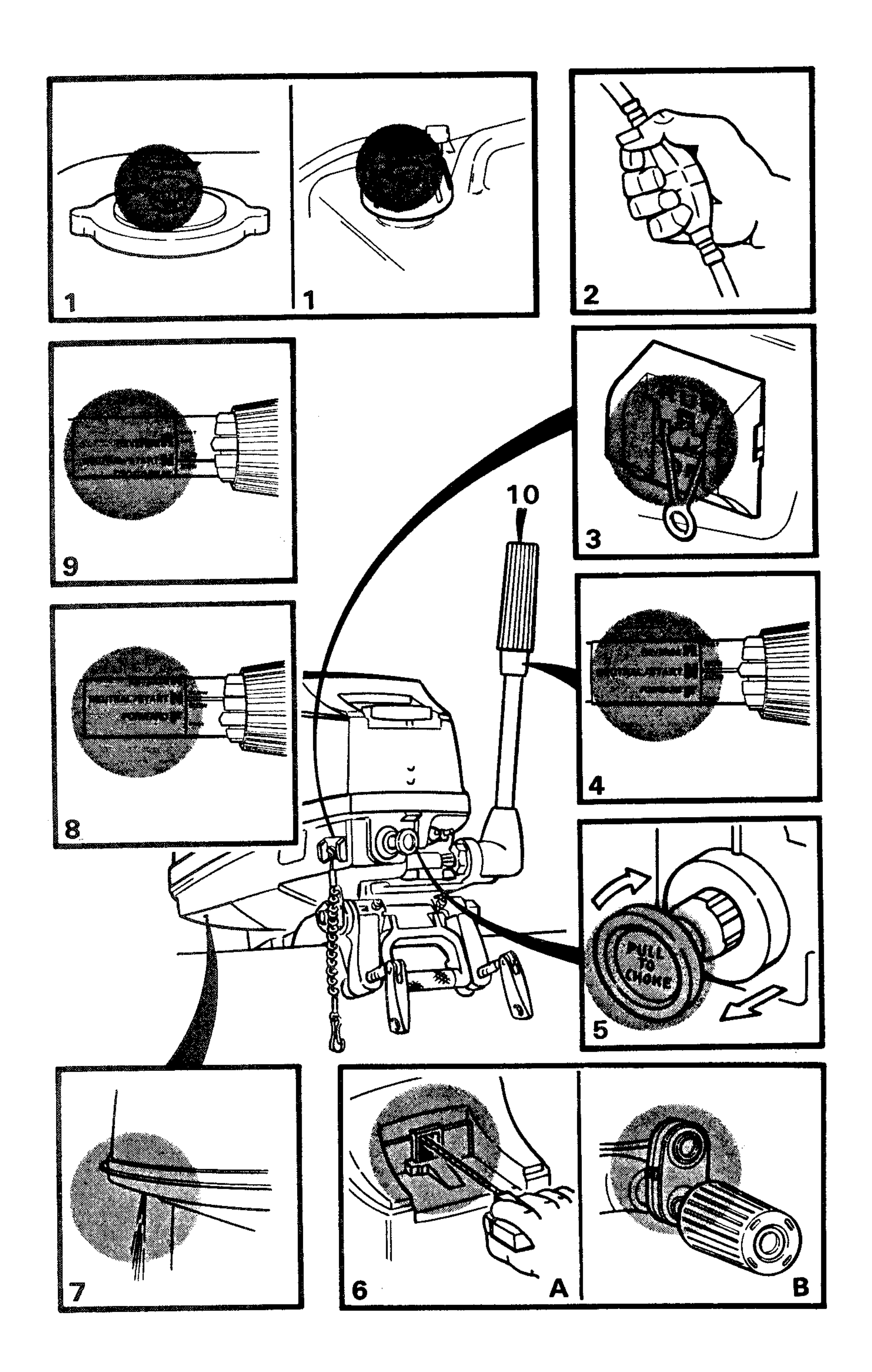
**AVANT LE LANCEMENT**

**⚠ ATTENTION**

**Ce hors-bord est refroidi à l'eau. NE PAS le faire fonctionner avec les prises d'eau de refroidissement hors de l'eau, ou il pourrait subir un endommagement grave par surchauffe.**

**NE PAS essayer de passer en MARCHE ARRIERE LORSQUE LE MOTEUR NE TOURNE PAS. Vous pourriez endommager le mécanisme de l'embrayage.**

**LE PILOTE et LES PASSAGERS DOIVENT ETRE ASSIS AU MOMENT OU L'ON LANCE le MOTEUR.**




# FONCTIONNEMENT (Suite)

## MODELES A BARRE FRANCHE

**Avant de lancer le moteur, ASSUREZ-VOUS qu'il est au POINT MORT et qu'il n'y a pas d'obstacles autour du bateau (de manière à pouvoir démarrer).**
Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir et la fixation de ce dernier au bateau.

**1** Ouvrir la mise à l'air du réservoir d'essence.

**2** Presser la poire d'amorçage jusqu'à ce qu'elle soit ferme.

**3** S'assurer que le coupe-circuit d'urgence est en position RUN.

**LANCEMENT**

**IMPORTANT: Les moteurs à démarrage manuel sont équipés d'un mécanisme de verrouillage du démarreur à rembobinage automatique — le moteur DOIT SE TROUVER au POINT MORT, ou la poignée en position SLOW pour pouvoir lancer le moteur.**
**Les moteurs à démarrage ELECTRIQUE sont équipés d'un interrupteur de coupure du démarreur — la poignée de commande ou la poignée de la télécommande DOIVENT SE TROUVER au POINT MORT pour pouvoir lancer le moteur.**

**4** Poignée de commande au POINT MORT (N).

**5** Si le moteur est froid, tourner le bouton d'amorçage/ralenti rapide dans le sens des aiguilles d'une montre (à fond) et le sortir entièrement. Si le moteur est chaud, tourner le bouton d'amorçage/ralenti rapide dans le sens des aiguilles d'une montre (à fond); ne pas le sortir.

**6A** Pour les modèles à démarrage manuel, tirer la poignée de la corde du démarreur lentement jusqu'à ce qu'elle soit engagée, puis tirer vigoureusement. Permettre à la corde de se rembobiner lentement. Répéter jusqu'à ce que le moteur démarre.

**6B** Pour les modèles à démarreur électrique, pousser sur le BOUTON DU DEMARREUR - dès que le moteur démarre, relâcher le bouton.

⚠ ATTENTION

**NE PAS faire fonctionner le moteur du démarreur durant plus de 30 secondes d'affilée sous peine de l'endommager gravement. Attendre 2 minutes au moins entre les tentatives de démarrage.**

**APRES LE DEMARRAGE**

**7 FONCTIONNEMENT DE LA POMPE A EAU (sans thermostat)**
Le fonctionnement normal de la pompe à eau est indiqué par un jet témoin d'eau émis par un petit trou à l'arrière du capot (tribord) pendant que le moteur est en marche. Il reste constant pour la durée de fonctionnement du moteur.

**Fonctionnement de la pompe à eau (avec thermostat)**
**IMPORTANT: Dans les modèles équipés d'un thermostat (ACCESSOIRE EN OPTION) sur le circuit de refroidissement du moteur, il se peut qu'un jet témoin ne soit visible que lorsque le moteur atteint sa température de fonctionnement normale et que le thermostat s'ouvre (ce qui met de 5 à 45 secondes selon le régime et de température de l'eau). Il se peut que le jet témoin devienne intermittent pendant que le moteur est en marche lorsque le thermostat s'ouvre et se ferme.**
Le fait de faire marcher le moteur avec une pompe à eau défectueuse ou un circuit de refroidissement obstrué causera la surchauffe du moteur et des dégâts majeurs. Confier le moteur à un réparateur agréé.

**CHANGEMENT DE VITESSES**

⚠ ATTENTION

**Le bouton d'amorçage/ralenti rapide doit être tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre AVANT tout changement de vitesse. Changez de vitesses d'un mouvement ferme et rapide pour éviter les claquements d'engrenage.**

**8** MARCHE AVANT - obtenue par rotation de la poignée de commande dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre. Une rotation continue augmente la vitesse du bateau.

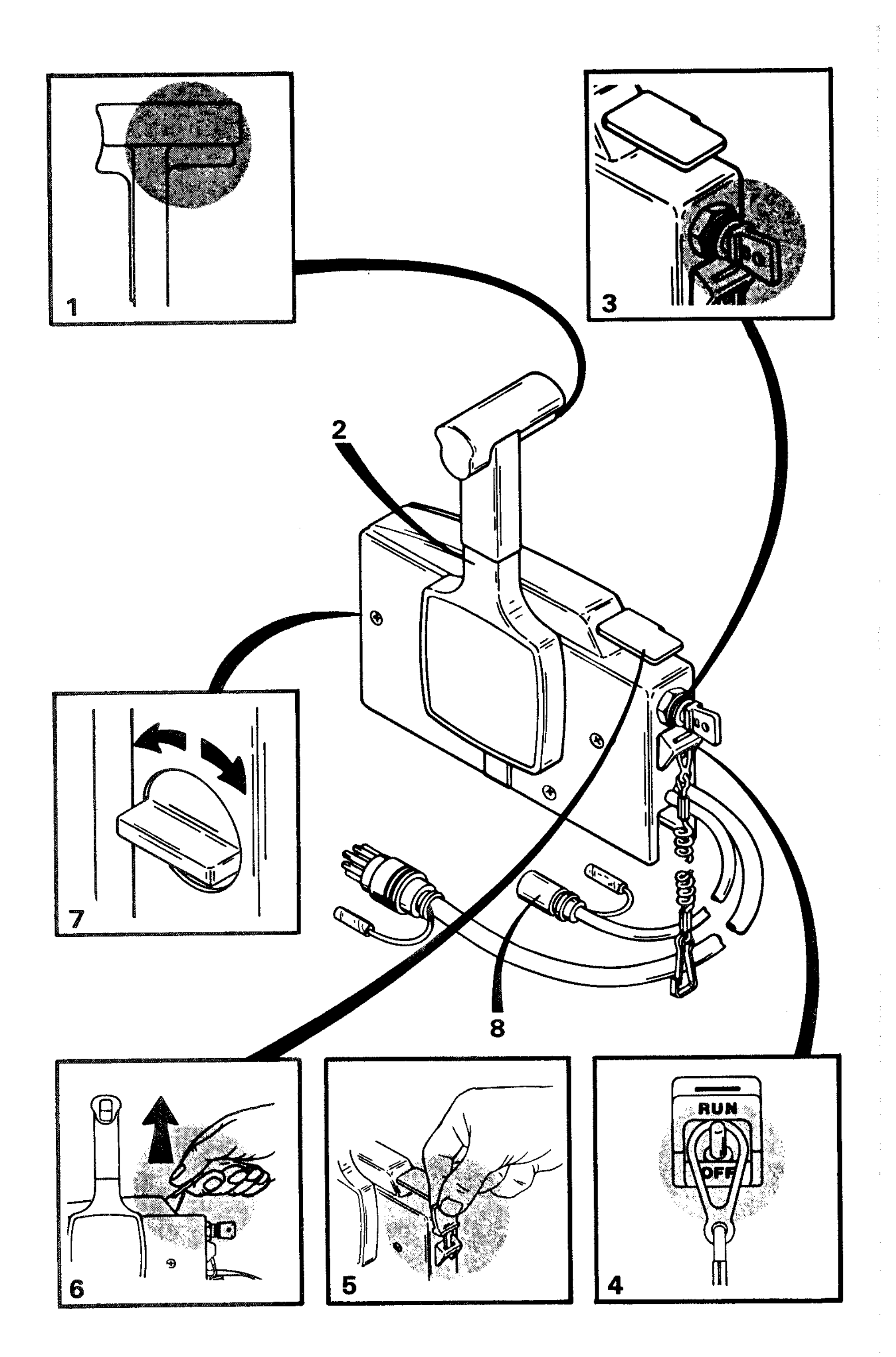
⚠ ATTENTION

**Soyez extrêmement prudent lorsque vous utilisez la MARCHE ARRIERE. NE JAMAIS faire tourner le moteur à haut régime en MARCHE ARRIERE.**

**9** MARCHE ARRIERE - obtenue par rotation de la poignée de commande dans le sens des aiguilles d'une montre. Une rotation continue augmente la vitesse du bateau.

**ARRET**

**10** Pousser sur le BOUTON D'ARRET au bout de la poignée de commande jusqu'à ce que le moteur s'arrête.
**IMPORTANT: En cas d'urgence, il est possible de couper le moteur à n'importe quel régime, qu'il soit en prise ou non. Dans des conditions normales, mettre le moteur au ralenti et passer au POINT MORT avant de pousser sur le BOUTON D'ARRET.**




# ORGANES DE TELECOMMANDE QUICKSILVER A MONTAGE LATERAL

1 Verrouillage de point mort - évite toute accélération ou passage de vitesse accidentels. Il faut appuyer sur le cliquet pour pouvoir quitter le point mort.

2 Poignée de commande - commande les marches avant et arrière, ainsi que le régime du moteur.

3 Commutateur de contact/starter - assure le lancement et l'arrêt du moteur, actionne le moteur du démarreur électrique et le starter du carburateur.

4 Coupe-circuit d'urgence - se référer à la page 2 pour explication. Le coupe-circuit d'urgence à clip DOIT ETRE attaché au pilote quand il est utilisé avec le contacteur d'arrêt de sécurité. Au cas où le pilote serait dans l'incapacité d'atteindre le volant ou la télécommande, le clip sera détaché du contacteur d'arrêt de sécurité et le moteur sera automatiquement coupé. Ce coupe-circuit d'urgence NE DOIT PAS ETRE UTILISE pour l'arrêt du moteur dans des conditions normales.

**IMPORTANT: Il est possible de remettre le coupe-circuit d'urgence en position RUN (marche) avec ou sans le clip et l'attache, de manière à pouvoir remettre le moteur en marche.**

5 Il est possible de remettre le moteur en marche avec ou sans le clip et l'attache en mettant le communicateur de contact/starter en position RUN. Pour réinstaller le clip, pousser le commutateur vers le bas avec la clé.

6 LEVIER DE RALENTI RAPIDE: permet d'augmenter le régime sans passer en prise, pour faciliter le démarrage.

7 BOUTON DE REGLAGE DE FRICTION DE LA POIGNEE DE COMMANDE - ajuste la friction de la poignée de commande de manière que le pilote puisse régler le régime du moteur sans être contraint de tenir continuellement la poignée. Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la friction. NE JAMAIS serrer le bouton à fond.

8 Logement du tachymètre - connecteur pour les faisceaux de câbles électriques alimentant le tachymètre.

# FONCTIONNEMENT

## MODELES A DEMARRAGE ELECTRIQUE AVEC TELECOMMANDE

**⚠ ATTENTION**

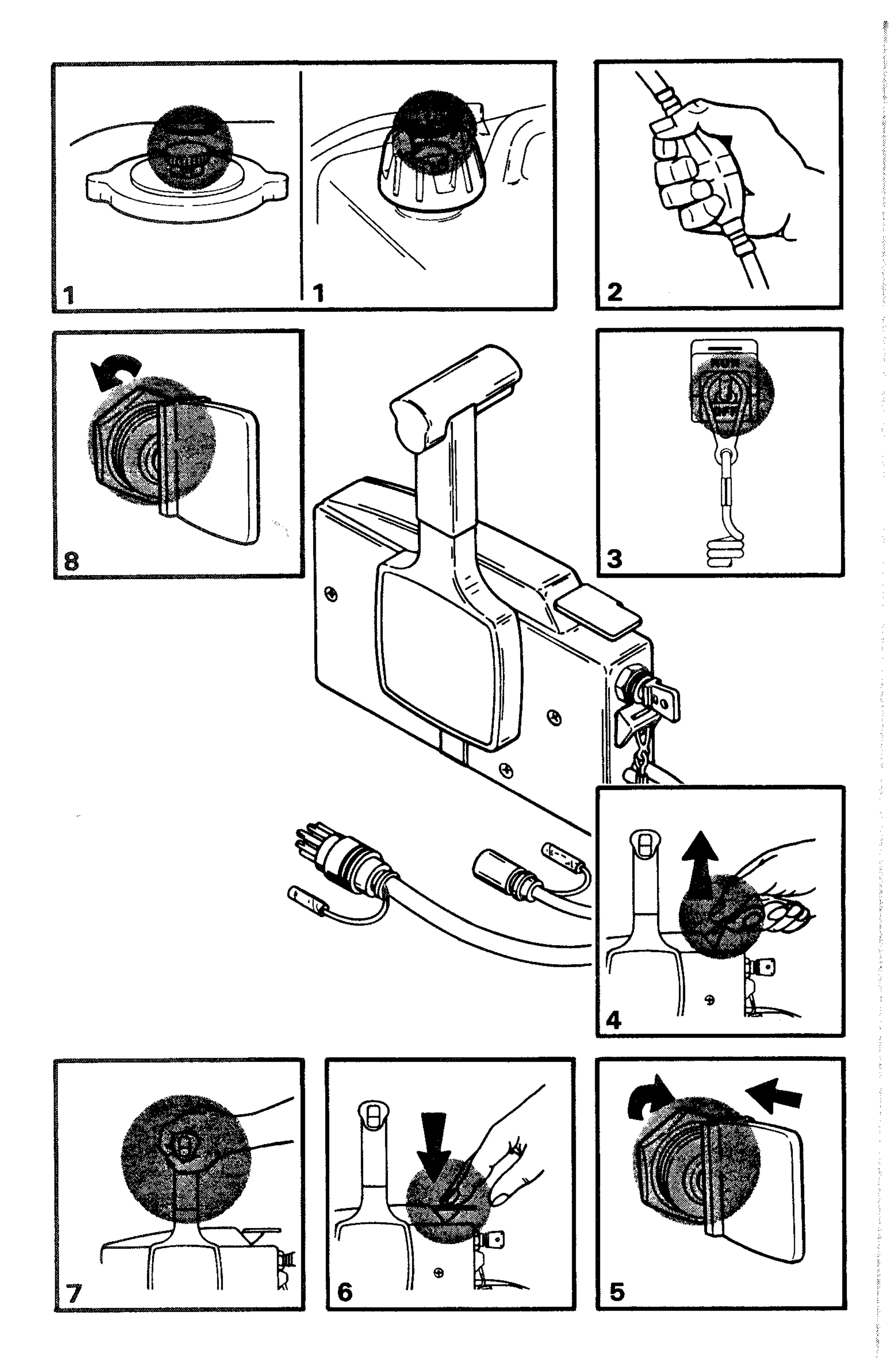
**LE PILOTE et LES PASSAGERS DOIVENT ETRE ASSIS AU MOMENT OU L'ON LANCE le MOTEUR.**

**Avant de lancer le moteur, ASSUREZ-VOUS qu'il est au POINT MORT (sur N) et qu'il n'y a pas d'obstacles autour du bateau (de manière à pouvoir démarrer).**

**⚠ ATTENTION**

**Ce hors-bord est refroidi à l'eau. NE PAS le faire fonctionner avec les prises d'eau de refroidissement hors de l'eau, ou il pourrait subir un endommagement grave par surchauffe.**

**IMPORTANT: La télécommande doit être équipée d'un interrupteur de coupure du démarreur — la poignée de la télécommande DOIT SE TROUVER au POINT MORT pour pouvoir lancer le moteur.**




# FONCTIONNEMENT (Suite)

## MODELES A DEMARRAGE ELECTRIQUE AVEC TELECOMMANDE

### AVANT LE LANCEMENT

Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir et la fixation de ce dernier au bateau.

**1** Ouvrir la mise à l'air du réservoir d'essence

**2** Presser la poire d'amorçage jusqu'à ce qu'elle soit ferme.

**3** Mettre la poignée de commande au POINT MORT. S'assurer que le coupe-circuit d'urgence est en position RUN.

**⚠ ATTENTION**

**NE PAS faire fonctionner le moteur du démarreur électrique durant plus de 30 secondes d'affilée, sous peine de l'endommager gravement. Attendre 2 minutes au moins entre les tentatives de démarrage.**

**IMPORTANT: Le circuit de démarrage est protégé par un fusible SFE de 20 ampères placé à la droite du moteur. Si le démarreur ne fonctionne pas, commencez par vérifier le fusible. Identifiez et éliminez la cause de la surcharge AVANT de procéder au remplacement du fusible.**

### DEMARRAGE DU MOTEUR A FROID

**4** Relever le levier de RALENTI RAPIDE.

**IMPORTANT: Quand le levier de ralenti rapide est relevé, le manche de commande NE PEUT PAS ETRE mis en MARCHE AVANT ou MARCHE ARRIERE.**

**5** Tourner la clé de contact dans le sens des aiguilles d'une montre en position START, au-delà de la position RUN, et solliciter l'enrichisseur en enfonçant la clé.

Dès que le moteur a démarré, laisser la clé revenir en position RUN et relâcher l'enrichisseur. Si le moteur hésite, appuyer à nouveau sur la clé de contact pour remettre l'enrichisseur en fonction.

**6** Après l'échauffement du moteur, rabaisser à fond le levier de ralenti rapide.

### DEMARRAGE DU MOTEUR A CHAUD

Tourner la clé de contact dans le sens des aiguilles d'une montre en position START, au-delà de la position RUN.

Dès que le moteur a démarré, laisser la clé de contact revenir en position RUN. Si le moteur hésite, appuyer à nouveau sur la clé de contact pour remettre l'enrichisseur en fonction.

REMARQUE: Si le moteur ne démarre pas, utilisez la procédure de DEMARRAGE DU MOTEUR A FROID.

### Fonctionnement de la pompe à eau (sans thermostat)

Le fonctionnement normal de la pompe à eau est indiqué par un jet témoin d'eau émis par un petit trou à l'arrière du capot (tribord) pendant que le moteur est en marche. Il reste constant pour la durée de fonctionnement du moteur.

### Fonctionnement de la pompe à eau (avec thermostat)

**IMPORTANT: Dans les modèles équipés d'un thermostat (ACCESSOIRE EN OPTION) sur le circuit de refroidissement du moteur, il se peut qu'un jet témoin ne soit visible que lorsque le moteur atteint sa température de fonctionnement normale et que le thermostat s'ouvre (ce qui met de 5 à 45 secondes selon le régime et de température de l'eau). Il se peut que le jet témoin devienne intermittent pendant que le moteur est en marche lorsque le thermostat s'ouvre et se ferme.**

Le fait de faire marcher le moteur avec une pompe à eau défectueuse ou un circuit de refroidissement obstrué causera la surchauffe du moteur et des dégâts majeurs. Confier le moteur à un réparateur agréé.

### COMMANDES DES GAZ ET CHANGEMENT DE VITESSES

**7** On passe en MARCHE AVANT en appuyant sur le cliquet de verrouillage de point mort et poussant la poignée de commande vers l'avant. Le fait de pousser la poignée plus avant accroît la vitesse du moteur.

**⚠ ATTENTION**

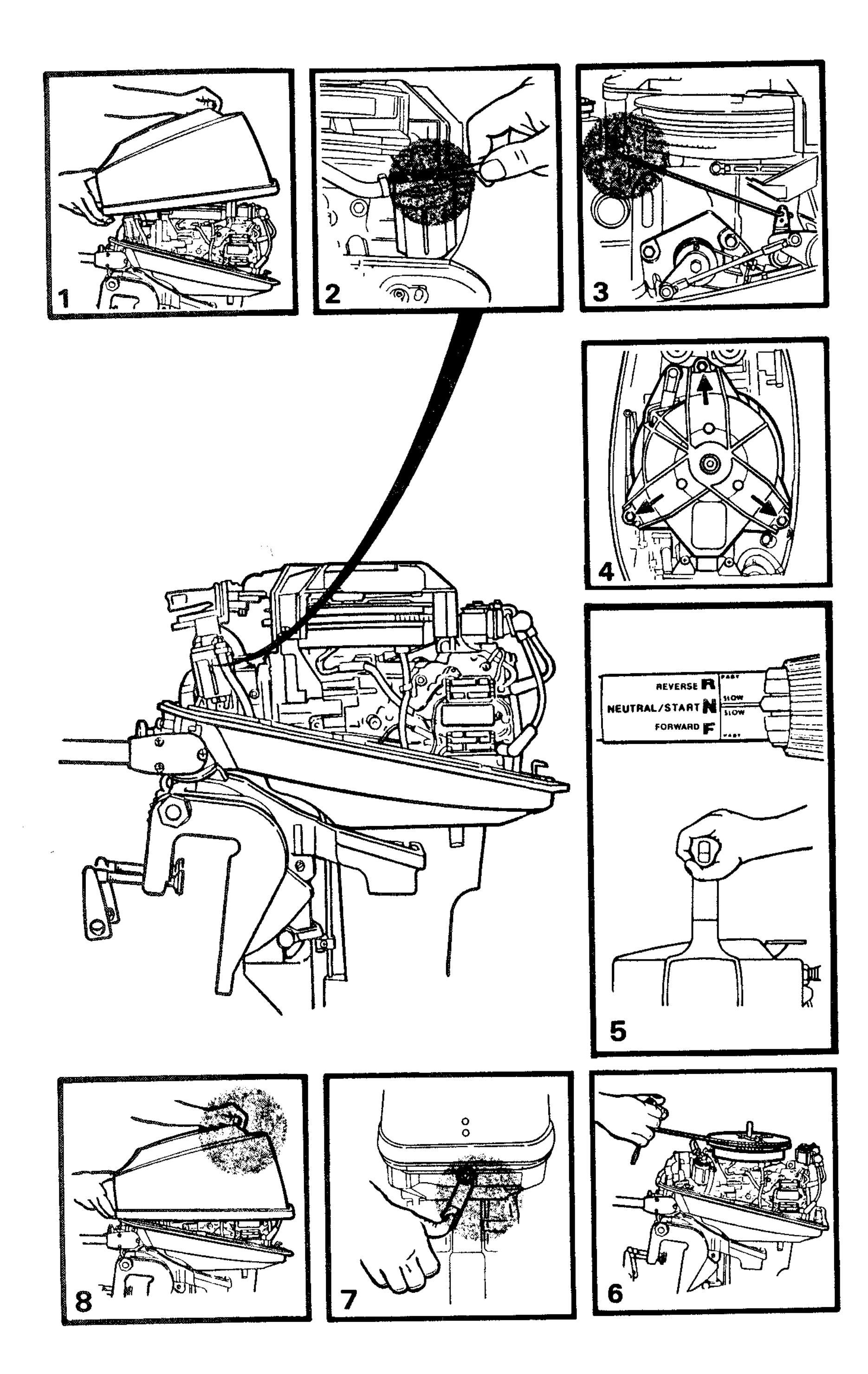
**Soyez extrêmement prudent lorsque vous utilisez la MARCHE ARRIERE. NE JAMAIS faire tourner le moteur à grande vitesse en MARCHE ARRIERE.**

On passe en MARCHE ARRIERE en appuyant sur le cliquet de verrouillage de point mort et poussant la poignée de commande vers l'arrière. Le fait de pousser la poignée plus arrière accroît la vitesse du moteur.

### ARRET

**8** Passer au POINT MORT et tourner la clé dans le sens contraire des aiguilles d'une montre en position OFF.

**IMPORTANT: En cas d'urgence, le moteur peut être coupé à n'importe quelle vitesse, en prise ou non. En fonctionnement normal, faire tourner le moteur au ralenti et passer au POINT MORT avant de tourner la clé sur OFF pour couper le moteur.**




# MANOEUVRES D'URGENCE

Si le démarreur ne fonctionne pas, lancer le moteur à la main (en utilisant la corde de démarrage de rechange qui vous est fournie) de la manière suivante:

**1** Déposer le capot (voir la section DEPOSE ET INSTALLATION DU CAPOT).

**2** Enlever le filtre de carburant qui se trouve sur le boîtier du démarreur (utiliser l'outil multiple). NE PAS tourner ou incliner le filtre; le tirer droit vers le bas.

**3** Enlever la tige de blocage du lanceur manuel à droite (tribord) du démarreur automatique.

**4** Enlever les 3 boulons qui fixent le démarreur automatique au moteur. Retirer le démarreur automatique du moteur.

**5** Mettre le moteur ou la télécommande au point mort.

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Lorsqu'on utilise la corde de démarrage d'urgence pour faire démarrer le hors-bord, la protection que le démarreur à rembobinage fournit normalement contre tout démarrage accidentel avec le hors-bord en prise n'est plus en fonction. Pour éviter un démarrage accidentel, s'assurer que le hors-bord est au point mort avant de lancer le moteur. Une accélération soudaine et inattendue présente un danger de blessures graves ou de mort.**

**6** Faire un noeud à l'extrémité de la corde de rechange. Accrocher le noeud de la corde dans l'encoche du volant et enrouler la corde dans le sens des aiguilles d'une montre autour du volant au moins 2 fois.

Conformez-vous aux étapes préliminaires de démarrage du moteur telle qu'elles apparaissent dans les procédures de FONCTIONNEMENT et tirer sur la corde pour lancer le moteur. S'il ne démarre pas, répéter la procédure.

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Il faut faire montre de prudence lors de la procédure de démarrage d'urgence. NE PAS essayer de réinstaller le démarreur automatique ou le capot quand le moteur tourne. Ne pas s'approcher du volant moteur. NE PAS PORTER de vêtements lâches dans ces circonstances.**

# DEPOSE ET INSTALLATION DU CAPOT

**⚠ ATTENTION**

**NE PAS TENTER DE DEPOSER OU DE REMETTRE LE CAPOT PENDANT QUE LE MOTEUR TOURNE.**

DEPOSE

COUPER LE MOTEUR

**7** Pousser vers le bas pour dégager le loquet du capot à l'arrière du moteur.

**8** Soulever la partie arrière du capot et l'incliner vers l'avant afin de dégager le crochet du capot à l'avant du moteur.

Soulever le capot.

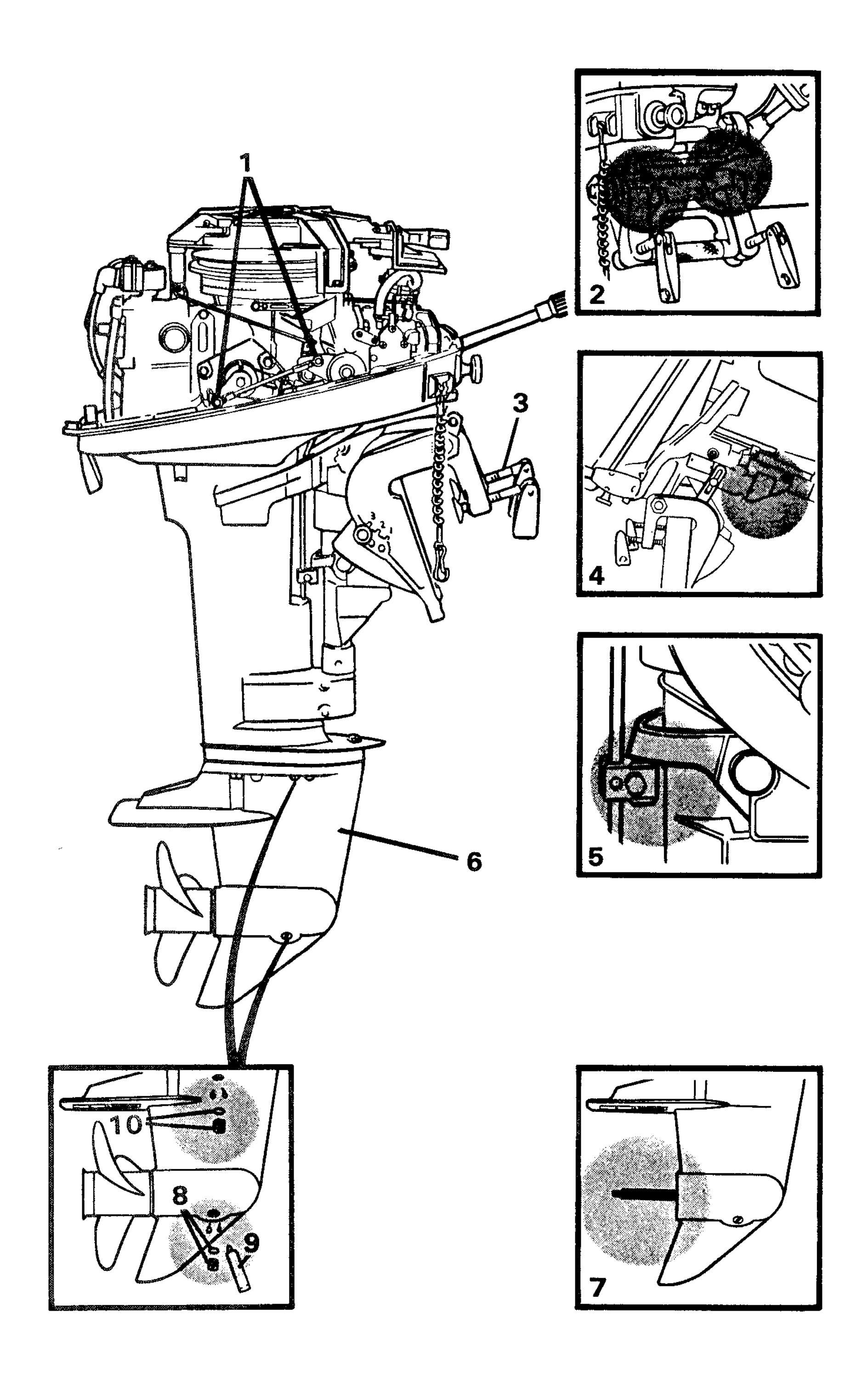
**INSTALLATION**

Placer le capot sur le moteur.

Soulever la partie arrière du capot et l'incliner vers l'avant légèrement pour engager le crochet avant.

Abaisser le capot en position et engager le loquet arrière.

Pousser sur le loquet pour assurer le capot.




# GUIDE DE LUBRIFICATION ET D'ENTRETIEN

| ARTICLE | DESCRIPTION | TYPE DE LUBRIFIANT OU DE MAINTENANCE | FREQUENCE EN EAU DOUCE | FREQUENCE EN EAU SALEE |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Tringlerie gaz/embrayage (toutes les articulations) | A | Tous les 60 jours | Tous les 30 jours |
| 2 | Tube de basculement/pivot de la poignée de commande | A | Tous les 60 jours | Tous les 30 jours |
| 3 | Vis de fixation | A | Tous les 60 jours | Tous les 30 jours |
| 4 | Bride pivotante/ Tige pivotante | A | Tous les 60 jours | Tous les 30 jours |
| 5 | Levier de verrouillage de marche arrière | A | Tous les 60 jours | Tous les 30 jours |
| 6 | Carter d'engrenage | B | Après 10 jours, puis tous les 30 jours | Après 10 jours, puis tous les 30 jours |
| 7 | Arbre porte-hélice | A | Une fois par saison | Tous les 60 jours |

**Types de lubrifiant**

A = Lubrifiant Quicksilver Marine 2-4-C    B = Lubrifiant Quicksilver Gear Lube

# LUBRIFICATION DU CARTER D'ENGRENAGE

**⚠ ATTENTION**

**Faites vérifier le carter d'engrenage par votre concessionnaire local si vous constatez l'un des phénomènes suivants:**

Ecoulement d'eau par l'orifice de remplissage.

Présence de particules métalliques sur le bouchon magnétique.

REMARQUE: La présence d'une faible quantité de particules métalliques fines (semblable à une poudre) indique une usure normale.

Lubrifiant présentant une coloration brune laiteuse.

Nécessité de rajouter de grandes quantités de lubrifiant pour remplir le carter d'engrenage.

Lubrifier le carter d'engrenage de la manière suivante:

**IMPORTANT: NE JAMAIS UTILISER de lubrifiant automobile dans le carter d'engrenage. Utiliser exclusivement du Quicksilver Gear Lube.**

**8** Oter le bouchon de remplissage ainsi que la rondelle.

**9** Introduire le tube de lubrifiant dans l'orifice de remplissage.

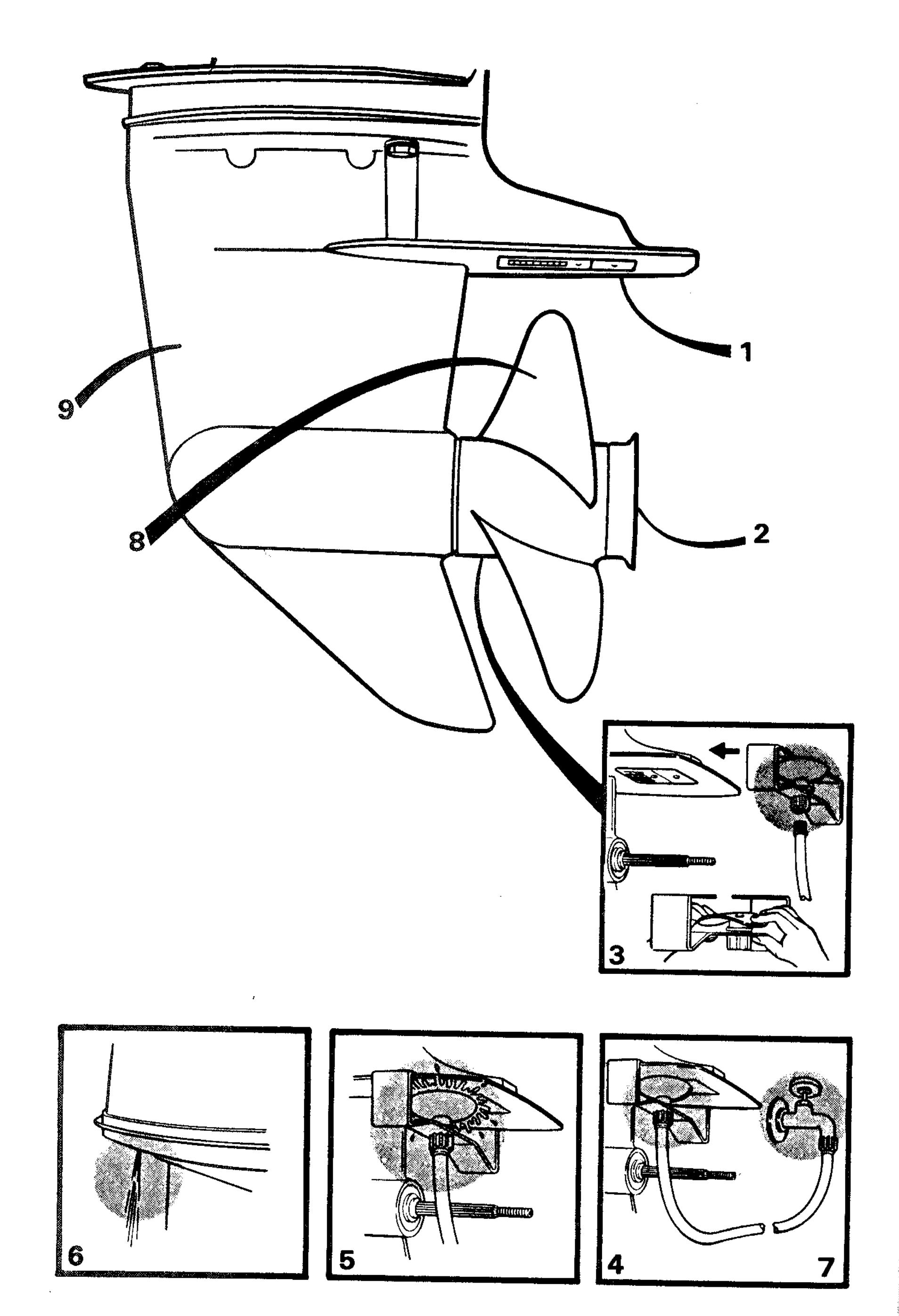
**IMPORTANT: NE JAMAIS introduire de lubrifiant dans le carter d'engrenage sans avoir au préalable retiré la vis de mise à l'air.**

**10** Oter la vis de mise à l'air et la rondelle.

Remplir le carter d'engrenage de lubrifiant jusqu'à ce que celui-ci déborde par l'orifice de mise à l'air.

Remettre la vis de mise à l'air avec sa rondelle.

Retirer le tube de lubrifiant et remettre le bouchon de remplissage avec sa rondelle.




# INSPECTION ET ENTRETIEN

Inspectez fréquemment votre moteur, à intervalles réguliers, de manière à lui assurer une performance optimale et à prévenir les éventuels problèmes avant qu'ils ne surgissent. Tous les éléments du moteur doivent être soigneusement examinés, et notamment tous les organes accessibles.

Assurez-vous qu'aucun élément n'est desserré, endommagé ou perdu; resserrez et remplacez si nécessaire.

Lubrifiez le carter d'engrenage et vérifiez le niveau d'huile en vous référant au GUIDE DE LUBRIFICATION ET D'ENTRETIEN.

Contrôler régulièrement vos bougies. Vérifiez le bon état des fils et des connexions électriques.

Assurez-vous également du bon état des conduites de carburant. Nettoyez régulièrement le filtre à carburant.

Otez et inspectez l'hélice. Consultez votre réparateur agréé si celle-ci s'avère ébréchée, pliée ou fendue. (Voir la section INSTALLATION DE L'HELICE).

Restaurez les surfaces écaillées et réparer les dégâts causés par la corrosion. Utilisez les peintures à pulvériser Quicksilver. Consultez votre distributeur.

**1** Inspectez la dérive. Remplacez-la si elle est consommée à plus de 50 %.

**IMPORTANT: La dérive est faite d'un alliage spécial qui protège les carters du moteur contre la corrosion galvanique. N'APPLIQUEZ SUR LA DERIVE aucune peinture ni revêtement protecteur.**

# RINÇAGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

⚠ ATTENTION

**Veiller à retirer l'hélice lors du rinçage.**

Pour éviter toute formation de dépôts et toute accumulation de sel dans le circuit de refroidissement, il est indispensable de le rincer périodiquement à l'eau douce.

**2** Enlever l'hélice; se référer à la section: DEPOSE DE L'HELICE.

**3** Installer le dispositif de rinçage Quicksilver (ou un dispositif similaire) sur le carter des orifices de prise d'eau.

**4** Brancher le tuyau entre le dispositif de rinçage et le robinet d'eau.

**5** Le moteur étant en position normale de fonctionnement, ouvrir le robinet d'eau et régler le débit de manière à observer un léger débordement autour des coupelles.

**6** Vérifier que l'eau s'écoule bien par l'orifice du jet témoin. Passer au POINT MORT et lancer le moteur.

Le moteur tournant au RALENTI, poursuivre le rinçage jusqu'à ce que l'eau devienne claire (de 3 à 5 minutes pour les moteurs fonctionnant en eau salée).

**7** Arrêter le moteur, couper l'arrivée d'eau et débrancher le dispositif de rinçage.

**IMPORTANT: Laisser le moteur en position verticale jusqu'à ce que toute l'eau se soit écoulée. De l'eau demeurant emprisonnée dans le moteur pourrait lui occasionner de sérieux dégâts.**

**8** Replacer l'hélice; se référer à la section: INSTALLATION DE L'HELICE.

**9** Nettoyer les surfaces du moteur et y appliquer du Quicksilver Corrosion and Rust Prevention Guard Type II pour le protéger de la corrosion.

# ENTRETIEN DES ORGANES D'ALLUMAGE

**⚠ ATTENTION**

**NE PAS TOUCHER OU DECONNECTER un organe quelconque du dispositif d'allumage lorsque le moteur tourne, étant donné la présence d'une haute tension.**

Si le circuit électrique ou le circuit d'allumage présente une défaillance, NE TENTEZ pas de le réparer vous-même. Adressez-vous à votre concessionnaire agréé.

### BOUGIES D'ALLUMAGE

Une inspection périodique, accompagnée du nettoyage et ou du remplacement des bougies d'allumage, assurera à votre moteur des performances optimales. Les bougies seront toujours remplacées par celles mentionnées dans les SPECIFICATIONS.

Pour remplacer les bougies, procéder comme suit:

Déposer le capot. (Voir DEPOSE ET INSTALLATION DU CAPOT).

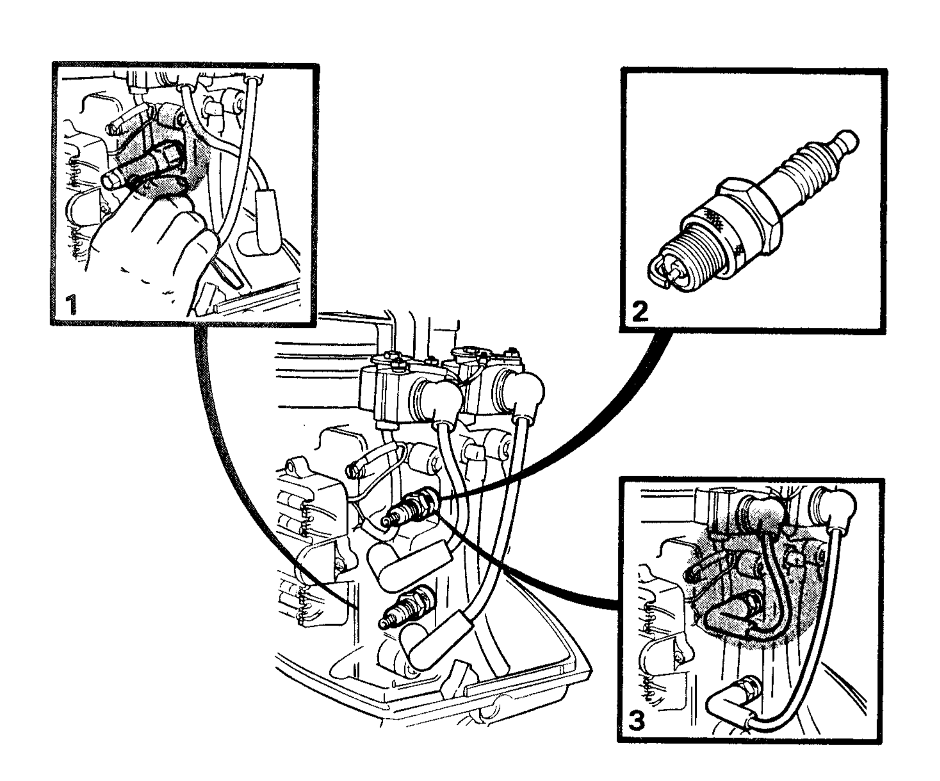
**1** Déconnecter les câbles de bougies et ôter les bougies à l'aide de l'outil multiple qui vous est fourni ou de la clé de 13/16 pouce.

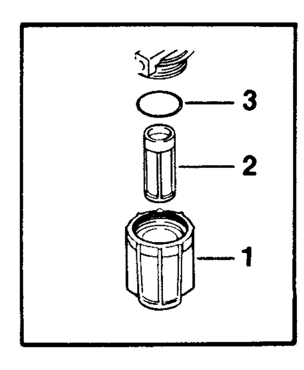
**2** Vérifier que les joints sont en place et installer les nouvelles bougies.

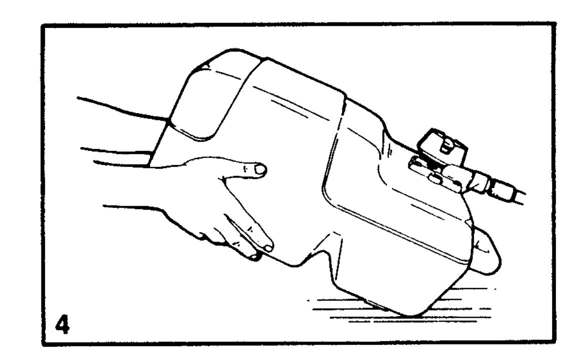
Visser les bougies et les serrer à la main. Utiliser la clé pour ajouter 1/4 de tour. NE PAS SERRER DE MANIERE EXCESSIVE.

**3** Reconnecter les câbles de bougies.

Vérifier le bon état des câbles. Les remplacer si nécessaire.




# NETTOYAGE DES FILTRES DE CARBURANT

**⚠ AVERTISSEMENT**

**Procédez avec précaution lorsque vous nettoyez le filtre à carburant; l'essence est très combustible et explose facilement dans certaines circonstances. Coupez le moteur et ABSTENEZ-VOUS DE FUMER, et veillez à écarter toute source potentielle de flamme exposée et d'étincelle durant le nettoyage du filtre à carburant.**

### FILTRE DU RESERVOIR DE CARBURANT

Déconnecter la conduite de carburant du réservoir.

Desserrer les vis et ôter le tube de prélèvement de carburant.

Nettoyer le filtre en le rinçant à l'essence propre.

Replacer le filtre sur le réservoir de carburant.

### FILTRE DE CARBURANT DU TEMOIN D'ENCRASSEMENT

**1** Dévisser le témoin d'encrassement du couvercle du filtre. NE PAS tordre ou tourner le couvercle.

**2** Retirer le filtre du couvercle. Rincer le témoin d'encrassement et le filtre à l'essence propre.

**3** Vérifier que le joint en caoutchouc est placé correctement dans le témoin.

Placer le filtre dans le couvercle et resserrer à la main le témoin d'encrassement sur le couvercle.

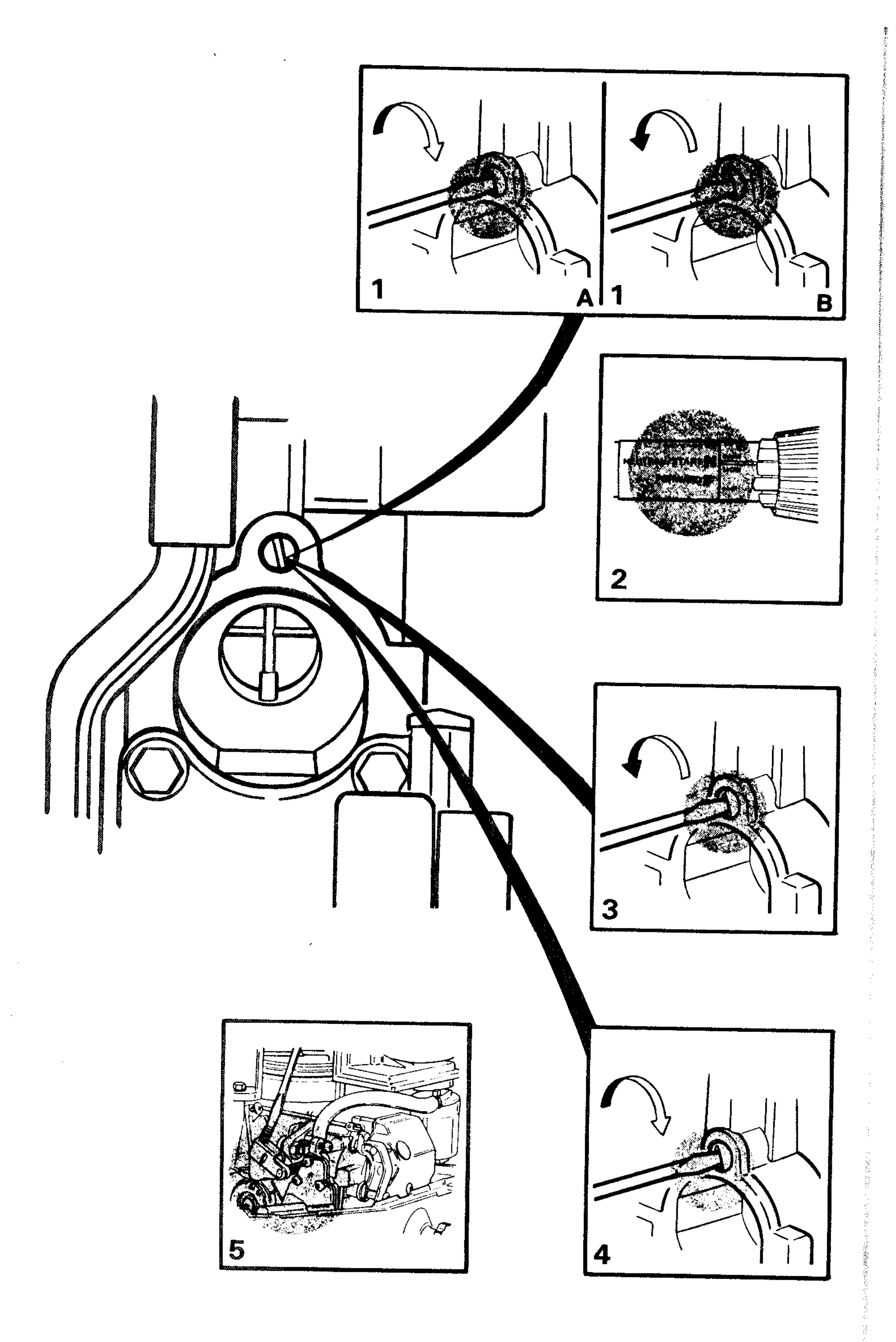
Amorcer le circuit de carburant et vérifier l'absence de fuites.

# RESERVE DE CARBURANT

## (Réservoirs en polyéthylène de 6,6 gallons seulement)

Le réservoir en polyéthylène de 6,6 gallons a une réserve de carburant dont le volume approximatif est de 1 gallon.

**4** Pour utiliser la réserve de carburant, incliner le réservoir vers l'orifice de prélèvement et laisser couler le carburant dans le tube de prélèvement.




# REGLAGE DU CARBURATEUR

Le carburateur est calibré et réglé à l'usine de manière à assurer les meilleures performances dans des conditions normales. Toutefois, des variations extrêmes de conditions climatiques et/ou d'altitude peuvent exiger de nouveaux réglages du carburateur.

**IMPORTANT: Pour assurer des performances optimales du moteur à HAUTE ALTITUDE, il sera nécessaire d'installer un gicleur spécifique d'APPAUVRISSEMENT pour les vitesses élevées. (Consulter votre concessionnaire agréé).**

### MELANGE POUR FAIBLE VITESSE

**1** Prépositionner comme suit la vis de mélange pour vitesses faibles:

**A.** Serrer légèrement la vis en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

**B.** Dévisser la vis de 1 tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Lancer le moteur - le laisser tourner au ralenti pendant plusieurs minutes.

**2** Le moteur étant au RALENTI, passer en MARCHE AVANT.

**3** Tourner la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce le moteur commence à charger ou à ne pas tourner régulièrement (TROP RICHE)

**4** Tourner la vis lentement, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce le moteur tourne régulièrement et que le régime augmente.

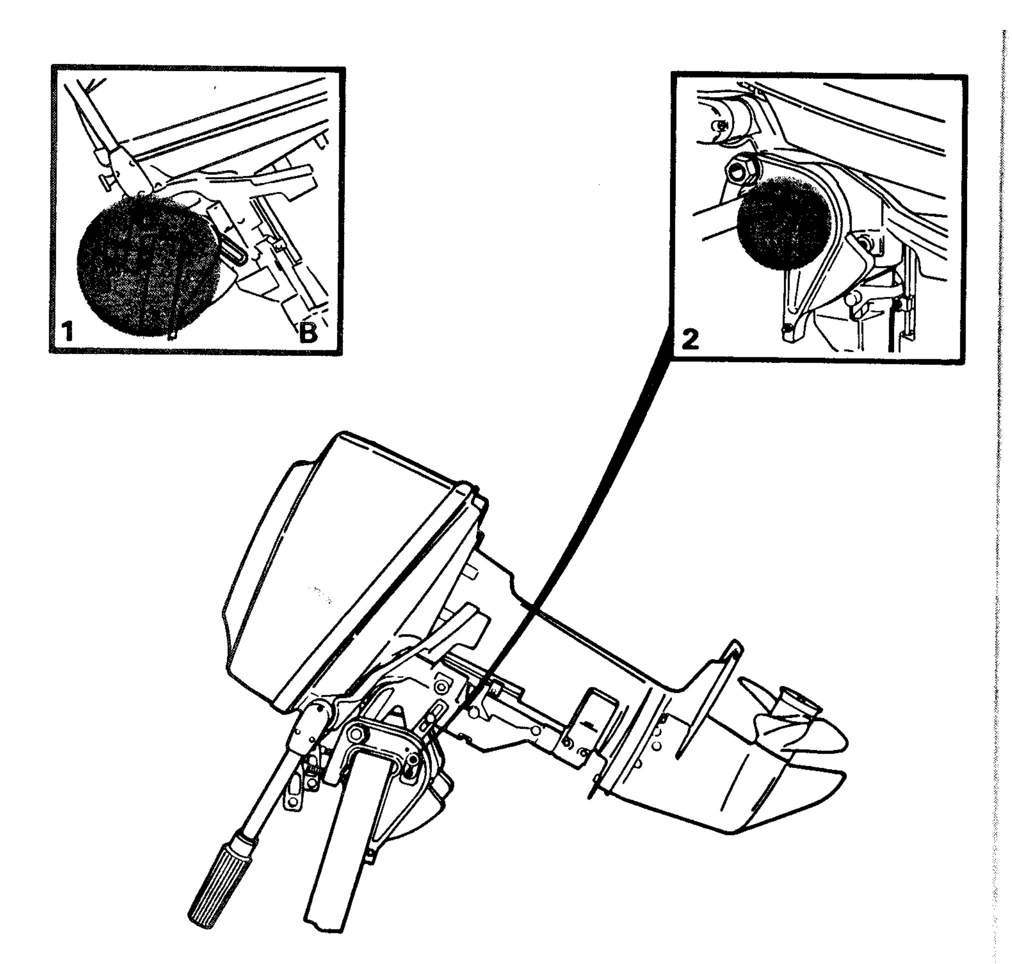
Continuer à tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce le régime diminue et que le moteur ne tourne pas régulièrement (TROP PAUVRE).

Positionner la vis de réglage de mélange pour faibles vitesses à mi-chemin entre TROP RICHE et TROP PAUVRE. Dans le doute, favoriser TROP RICHE plutôt que TROP PAUVRE.

### REGIME AU RALENTI

**5** **Moteurs équipés d'une vis de réglage du régime au ralenti** - le moteur tournant au RALENTI en MARCHE AVANT, s'assurer que le bouton d'amorçage/ralenti rapide est complètement enfoncé et tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Régler la vis pour obtenir le régime souhaité. (Voir SPECIFICATIONS.)

**Moteurs non équipés d'une vis de réglage du régime au ralenti** - les carburateurs des moteurs non équipés d'une vis de réglage du régime au ralenti ont été calibrés pour le régime au ralenti recommandé (voir SPECIFICATIONS.)




# REMORQUAGE DU BATEAU/HORS-BORD

**⚠ ATTENTION**

**Ce hors-bord est refroidi à l'eau. NE PAS le faire fonctionner avec les prises d'eau de refroidissement hors de l'eau, ou il pourrait subir un endommagement grave par surchauffe.**

Lorsque vous remorquez ou transportez le bateau/hors-bord, il est recommandé de maintenir le moteur en position normale de fonctionnement, tout en vous assurant que le co-pilote de direction par friction est suffisamment assuré pour conserver la direction avant et le levier de changement de vitesses en marche arrière pour éviter que le hors-bord ne rebondisse.

Si l'espace libre entre la route et le hors-bord est insuffisant, enlever ce dernier du tableau arrière et l'entreposer à l'abri, ou relever l'embase en inclinant le hors-bord vers le haut et le maintenant de l'une des manières suivantes:

1 Relever le hors-bord à l'une des six positions de relevage et le mettre sur NEUTRAL (point mort) pour qu'il ne puisse pas rebondir. Voir INSTALLATION DU MOTEUR - REGLAGE DE L'ANGLE D'INCLINAISON

**⚠ ATTENTION**

**Lorsque le hors-bord est relevé au maximum pour son remorquage ou celui du bateau, ou lors de manoeuvres à haute vitesse et/ou dans des eaux houleuses dans le cas d'un bateau équipé d'un groupe de propulsion principal plus important, le levier de blocage de l'inclinaison DOIT se trouver en position VERROUILLEE ("LOCK"). Si ce n'est pas le cas, le hors-bord pourrait rebondir et quitter la position de relevage maximum, ce qui l'endommagerait.**

2 Mettre le levier de blocage de l'inclinaison en position LOCK et soulever (relever) le hors-bord au maximum. Voir INSTALLATION DU MOTEUR - POSITION DE RELEVAGE MAXIMUM.

### DEPOSE DU HORS-BORD DU BATEAU

Lors de la dépose du hors-bord du tableau arrière, maintenir le hors-bord debout sur son aileron jusqu'à ce que toute l'eau se soit écoulée du carter d'engrenage.

Si le hors-bord est posé sur le côté alors que de l'eau est encore retenue dans l'embase, elle peut pénétrer dans les cylindres par les orifices d'échappement et causer de graves dommages internes au moteur.